Ergebene Bitte!

Bei keinem der bis jetzt erschienenen Bücher **über Eisenbahnen** hat gleiche Sorgfalt stattgefunden, um aus den **sichersten Quellen**, aus amtlichen Berichten oder offiziellen Angaben, **den** reichen Stoff zu schöpfen, welcher hier geboten wird.

Es hat bei der Herausgabe dieser Schrift den Herrn Autor und den Verleger nur die Idee geleitet, ein **durchaus praktisches** Buch zu Tage zu fördern, was Jedermann zur Genüge nicht allein über das **Wesen** und über die **innere Bedeutung** der einzelnen Bahnen unterrichtet, sondern welches auch gewissermaßen ein **Rechenexempel** in sich trägt, wonach ein Jeder, wenn er sich die leichte Mühe giebt, die einzelnen Notizen über die bisherigen finanziellen Erfolge zusammenzustellen und zu durchdenken, sich selbst ein Facit machen kann, in wiefern Capitalanlagen oder Geschäfte in diesen oder jenen Actien seinem Vortheil entsprechen.

Um nun dieser Schrift zugleich auch künftig die größte Gründlichkeit zu sichern, so daß sie stets den eigensinnigsten Wünschen entspricht, bitten wir im allgemeinen Interesse

die löbl. Directionen oder Herren Beamten der Eisenbahnen, sowie die Herren Banquiers und Geschäftsleute,

welchen dieses Buch zukommt und bei denen die Idee desselben Anklang findet, uns gütigst **etwaige Ergänzungen, die nöthig sein dürften, oder Berichtigungen**, auf dem Wege des Buchhandels, oder wo keine Buchhandlungen sein sollten, mit directer Post, mitzutheilen.

Besonders aber wiederholen wir noch die Bitte, welche der Herr Verfasser in seiner Vorrede ausdrückt:

daß nämlich die verehrlichen Directionen der Eisenbahnen uns die Geschäftsberichte, Abschlüsse, oder sonstige Verhandlungen, welche der Oeffentlichkeit angehören, so wie solche von jetzt an erscheinen, geneigtest zusenden möchten.

C. F. Amelangs Verlag in Leipzig.
(F. Volckmar.)

Deutschlands Eisenbahnen.

Ein Handbuch

für

Geschäftsleute, Privatpersonen, Capitalisten und Speculanten,

enthaltend

Geschichte und Beschreibung der Eisenbahnen, deren Verfassung, Anlagecapital, Frequenz, Einnahme, Rentabilität und Reservefonds,

nebst

tabellarischer Uebersicht der Actiencurse.

Nach officiellen Quellen

bearbeitet von

Dr. Julius Michaelis.

Leipzig 1854.

C. F. Amelang's Verlag.

(F. Volckmar.)

Vorwort.

Seit dem Beginne des Eisenbahnbaues in Deutschland, genauer gesagt seit der Anwendung des Dampfes auf deutschen Schienenwegen hatte ich die Geschichte der deutschen Eisenbahnen mit dem lebhaftesten Interesse verfolgt und die darauf bezüglichen Notizen und Schriften mit Sorgfalt gesammelt. Mit Vergnügen bin ich daher der Aufforderung des Herrn Verlegers nachgekommen, welcher ein kurzgefaßtes Handbuch zur Darstellung der deutschen Eisenbahnen, hauptsächlich zum Gebrauche für Geschäftsleute, bearbeitet zu sehen wünschte.

Meiner Bitte um Mittheilung der neuesten Geschäfts- und Jahresberichte hat die große Mehrzahl der geehrten Eisenbahn-Directionen mit dankenswerther Bereitwilligkeit entsprochen; diejenigen Berichte aber, die ich nicht direct erlangen konnte, wurden mir mit wenigen Ausnahmen durch die Güte des Directoriums der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie mitgetheilt, welchem ich für diese große Gefälligkeit zum lebhaftesten Danke verpflichtet bin. So wurde ich in den Stand gesetzt, in dem vorliegenden Werkchen die dermaligen Verhältnisse der deutschen Eisenbahnen, wie sie sich bis zum Beginne des Jahres 1854 gestaltet haben, auf geringem Raume mit einer Vollständigkeit darzustellen, die in keinem bisher erschienenen Buche zu finden sein dürfte.

Näheres Eingehen auf die technischen Verhältnisse wurde nicht beabsichtigt; mein Hauptaugenmerk war auf die finanziellen

Verhältnisse gerichtet, und in diesem Betracht dürften wesentliche Lücken nicht wahrzunehmen sein. Allerdings sind hier und da, namentlich in Betreff der Frequenz und Einnahme einiger Staatseisenbahnen in den verflossenen Jahren, noch Lücken geblieben, die daher rühren, daß ich mir aller Mühe und vieler Correspondenz ungeachtet nicht alle erschienenen Jahresberichte u. s. w. verschaffen konnte, aber trotzdem glaube ich behaupten zu können, daß diese Schrift, mit Bezug auf den Plan, der vorlag, eine Gründlichkeit erlangt hat, wie keine früher erschienene.

An die geehrten Eisenbahn-Directionen Deutschlands aber ergeht die ergebenste Bitte, ihre gedruckten Geschäftsberichte, Protokolle u. s. w. für das Jahr 1853 und ferner auf dem Wege des Buchhandels oder auch durch die Post — unfrankirt, aber nicht als Brief oder unter Kreuzband — an den Herrn Verleger gelangen zu lassen. Auch werden diesem, wie mir Berichtigungen von Irrthümern, die sich hier und da eingeschlichen haben sollten, willkommen sein.

Freiberg, im April 1854.

Dr. Julius Michaelis.

Inhaltsverzeichniß.

Fernerer Inhalt, siehe Einleitung.

*) Die in diesem Werke vorkommenden Meilen sind geographische oder deutsche, 15 auf einen Grad des Aequators.

Einleitung.

Der Bau der deutschen Eisenbahnen begann vor etwas mehr als 25 Jahren mit dem Bau der **Budweis-Linzer Eisenbahn**, deren erste größere Hälfte im Herbst 1828 eröffnet wurde. Diese Bahn wurde indeß nur für den Betrieb mit Pferden eingerichtet; die erste deutsche Dampfbahn aber war die von **Nürnberg nach Fürth**, eröffnet am 8. December 1835. Gegenwärtig — zu Anfang des Jahres 1854 — sind in Deutschland (mit Einschluß der preuß. Provinzen Posen und Preußen) nicht weniger als **1176 Meilen***) Eisenbahnen in Betrieb, deren Eröffnung sich auf die seit 1828 verflossenen Jahre folgendermaßen vertheilt:

1828:	9 Meilen	1844:	71 Meilen
1832:	8½ „	1845:	91 „
1835:	1 „	1846:	177 „
1836:	9 „	1847:	149½ „
1837:	2½ „	1848:	94 „
1838:	21 „	1849:	85½ „
1839:	27 „	1850:	73 „
1840:	30 „	1851:	43½ „
1841:	56 „	1852:	63½ „
1842:	37 „	1853:	77 „
1843:	50 „		

Hierbei sind jedoch folgende nicht zum Personentransport dienende Bahnen außer Acht gelassen: 1) die am 21. März 1830 eröffnete, 7½ Meilen lange Strecke von **Prag bis Lahna** oder bis zum Pürglitzer

*) **Die in diesem Buche vorkommenden Meilen sind geographische oder deutsche, 15 auf einen Grad des Aequators.**

Walde, welche den Anfang der unvollendet gebliebenen Bahn von Prag nach Pilsen bildet und sich im Besitz des Fürsten von Fürstenberg befindet; 2) die am 15. September 1836 eröffnete, ½ Meile lange Strecke von der Saline **Dürrenberg** im preußischen Herzogthum Sachsen bis **Tollwitz**; 3) die Zweigbahn der oberschlesischen Bahn von **Cattowitz** bis **Emanuels-Segen**, 1⅗ Meilen lang; 4) die **17 Kohlenbahnen an der Ruhr**, zusammen 6 Meilen lang; 5) die **Luisenthaler Kohlenbahn** bei **Saarbrücken**, 1 Meile lang.

Außer diesen werden noch folgende in der obigen Berechnung inbegriffene Bahnen mit Pferdekraft betrieben: die **Budweis-Linz-Gmundner Bahn**, 26 Meilen lang, die **Bahn von Cottbus bis Goyatz** am Schwielochsee, über 4 Meilen lang, und die ½ Meile lange Bahn von **Waltershausen bis Fröttstedt** zwischen Gotha und Eisenach. Auf allen übrigen Eisenbahnen findet der Betrieb mit Dampfkraft statt.

Die deutschen Eisenbahnen zerfallen in Privatbahnen und Staatsbahnen und zwar gehören von den gegenwärtig fahrbaren Eisenbahnen **574** Meilen zur ersten, **602** Meilen zur zweiten Kategorie.

Die Privatbahnen bildeten ihrer Länge nach am Schlusse des Jahres 1853 folgende Reihenfolge:

	Name der Bahn.	Eröffnet Meilen	Im Bau begriffen Meilen
	a) Eröffnete:		
1	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn . . .	55¾	14¼
2	Berlin-Hamburg	38⅕	—
3	Cöln-Minden	37⅝	8½
4	Berlin-Anhaltische	31⅓	—
5	Budweis-Linz-Gmunden	26 9/10	—
6	Oberschlesische	26½	28
7	Thüringische	25½	—
8	Stargard-Posen	23	—
9	Berlin-Stettin-Stargard	22¾	—
10	Berlin-Potsdam-Magdeburg	19⅚	—
11	Mecklenburgische	19⅔	—
12	Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn .	19½	—

	Name der Bahn.	Eröffnet Meilen	Im Bau begriffen Meilen
13	Pfälzische Ludwigsbahn	18	—
14	Leipzig-Dresden.	17	—
15	Magdeburg-Leipzig	$14\frac{1}{2}$	—
16	Magdeburg-Wittenberge	$14\frac{2}{5}$	—
17	Altona-Kiel.	$14\frac{3}{10}$	—
18	Rheinische	$11\frac{1}{2}$	—
19	Breslau-Schweidnitz-Freiburg . . .	$11\frac{1}{3}$	3
20	Aachen-Düsseldorf	$11\frac{1}{4}$	—
21	Niederschlesische Zweigbahn	$9\frac{2}{3}$	—
22	Magdeburg-Halberstadt	$7\frac{7}{8}$	—
23	Bergisch-Märkische	$7\frac{3}{4}$	7
24	Wilhelmsbahn	$7\frac{1}{4}$	11
25	Hessische Ludwigsbahn	$6\frac{2}{3}$	—
26	Lübeck-Büchen	$6\frac{3}{10}$	—
27	Neisse-Brieg	$5\frac{9}{10}$	—
28	Taunusbahn	$5\frac{7}{8}$	—
29	Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbach . . .	$5\frac{2}{3}$	—
30	Wien-Raab	$5\frac{3}{5}$	11
31	Aachen-Mastricht	$4\frac{4}{5}$	$3\frac{1}{3}$
32	Münster-Hamm	$4\frac{7}{10}$	—
33	Löbau-Zittau	$4\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$
34	Rendsburg-Neumünster	$4\frac{2}{5}$	—
35	Prinz-Wilhelm-Eisenbahn	$4\frac{3}{8}$	—
36	Cottbus-Schwielochsee	$4\frac{1}{4}$	—
37	Bonn-Cöln	4	2
38	Düsseldorf-Elberfeld	$3\frac{1}{2}$	—
39	Anhalt-Cöthen-Bernburg	$2\frac{3}{4}$	—
40	Baireuth-Neuenmarkt	$2\frac{1}{2}$	—
41	Glückstadt-Elmshorn	$2\frac{1}{4}$	—
42	Hamburg-Bergedorf	$2\frac{1}{6}$	—
43	Frankfurt-Hanau	$2\frac{1}{6}$	$1\frac{1}{6}$
44	Nürnberg-Fürth	$\frac{7}{8}$	—
45	Höchst-Soden	$\frac{7}{8}$	—

	Name der Bahn.	Eröffnet Meilen	Im Bau begriffen Meilen
	b) Noch nicht eröffnete:		
1	Wiesbaden-Niederlahnstein	—	8
2	Cöln-Crefeld	—	$6\frac{9}{10}$
3	Neustadt-Weißenburg	—	6
4	Eifelbahn	—	$5\frac{1}{2}$
5	Dresden-Tharandt	—	$4\frac{1}{2}$
6	Frankfurt a. M. - Homburg	—	2
7	Homburg-Zweibrücken	—	$1\frac{1}{2}$

Nach der Höhe des Anlagecapitals stellt sich nachstehende Ordnung heraus:

Name der Bahn.	Actiencapital. Thlr.	Anleihen. Thlr.	Gesammtcapital. Thlr.
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	21,590,625	11,235,000	32,825,625
Cöln-Minden	13,000,000	14,774,500	27,774,500
Oberschlesische	6,303,100	16,146,900	22,450,000
Berlin-Hamburg . . .	8,000,000	6,000,000	14,000,000
Thüringische	9,000,000	5,000,000	14,000,000
Wiesbaden-Niederlahnstein .	13,714,286	. . . . .	13,714,286
Berlin-Potsdam-Magdeburg	4,000,000	8,500,000	12,500,000
Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn	8,000,000	3,600,000	11,600,000
Rheinische	5,750,000	3,930,000	9,680,000
Wien-Raab	8,750,000	. . . . .	8,750,000
Bergisch-Märkische . . .	4,500,000	3,500,000	8,000,000
Berlin-Anhaltische . . .	6,000,000	1,500,000	7,500,000
Aachen-Düsseldorf . . .	4,000,000	3,100,000	7,100,000
Leipzig-Dresden . . .	5,000,000	2,000,000	7,000,000
Pfälzische Ludwigsbahn .	5,405,143	1,428,571	6,833,714
Magdeburg-Wittenberge .	4,500,000	2,000,000	6,500,000
Mecklenburgische . . .	4,350,000	1,948,000	6,298,000
Magdeburg-Leipzig . . .	2,300,000	3,700,000	6,000,000
Berlin-Stettin	4,824,000	800,000	5,624,000

Name der Bahn.	Actiencapital. Thlr.	Anleihen. Thlr.	Gesammtcapital. Thlr.
Stargard-Posen . . .	5,000,000	500,000	5,500,000
Wilhelmsbahn	2,400,000	2,600,000	5,000,000
Aachen-Mastricht . . .	2,750,000	1,800,000	4,550,000
Breslau - Schweidnitz - Freiburg	1,700,000	1,900,000	3,600,000
Budweis-Linz-Gmunden .	2,887,500	280,000	3,167,500
Altona-Kiel	3,075,000	....	3,075,000
Ruhrort-Crefeld-Gladbach .	1,500,000	1,162,000	2,662,000
Lübeck-Büchen	2,558,000	....	2,558,000
Neustadt-Weißenburg . .	2,514,286	....	2,514,286
Löbau-Zittau	2,000,000	500,000	2,500,000
Düsseldorf-Elberfeld . .	1,027,800	1,400,000	2,427,800
Eifelbahn	2,400,000	....	2,400,000
Magdeburg-Halberstadt . .	1,700,000	700,000	2,400,000
Hamburg-Bergedorf . .	1,548,000	750,000	2,298,000
Mainz-Ludwigshafen . .	2,214,428	....	2,223,857
Prinz-Wilhelms-Bahn . .	1,300,000	770,000	2,070,000
Niederschlesische Zweigbahn .	1,412,200	587,800	2,000,000
Taunusbahn	1,714,286	285,714	2,000,000
Dresden-Tharandt . . .	1,700,000	....	1,700,000
Bonn-Cöln	1,051,200	615,300	1,666,500
(Münster-Hamm) . .	1,300,000	200,000	1,500,000
Frankfurt-Hanau . . .	1,142,857	342,857	1,485,714
Frankfurt-Homburg . .	1,428,571	....	1,428,571
Cöln-Crefeld	1,100,000	....	1,100,000
Neisse-Brieg	1,100,000	....	1,100,000
Anhalt-Cöthen-Bernburg .	500,000	150,000	650,000
Homburg-Zweibrücken . .	457,143	....	457,143
Glückstadt-Elmshorn . .	450,000	....	450,000
Rendsburg-Neumünster . .	390,000	45,000	435,000
Cottbus-Schwielochsee . .	273,000	60,000	333,000
Höchst-Soden	314,300	....	314,300
Nürnberg-Fürth . . .	101,143	22,857	124,000

Hiernach stellt sich eine Summe der Actiencapitale von circa **190 Mill. Thaler**, der Anleihen von beinahe **104 Mill. Thlr.** (ge-

nauer 103,834,500 Thlr.), mithin der gesammten Anlagecapitale von beinahe **294** Mill. Thlr. heraus.

Hierbei ist zu bemerken, daß mehrere Gesellschaften sich bereits wieder aufgelöst und ihre Bahnen an den Staat oder andere Gesellschaften verkauft haben; dahin gehören folgende: 1) die **Berlin-Frankfurter**, 2) die **Berlin-Potsdamer**, 3) die **Chemnitz-Riesaer**, 4) die **Cöln-Minden-Thüringische**, 5) die **Krakau-Oberschlesische**, 6) die **München-Augsburger**, 7) die **Niederschlesisch-Märkische**, 8) die **Sächsisch-Bayerische**, 9) die **Sächsisch-Schlesische** und 10) die **Waltershausen-Fröttstedter Eisenbahngesellschaft**. Außerdem hat die **Wien-Gloggnitzer** Eisenbahngesellschaft ihre Hauptbahn von Wien nach Gloggnitz an den Staat abgetreten und sich in eine Wien-Raaber-Eisenbahngesellschaft verwandelt, wie sie früher aus einer solchen hervorgegangen war.

In der neuesten Zeit (März 1854) **hat die preußische Regierung noch zu folgenden**, in der obigen Tabelle nicht aufgenommenen Eisenbahnen **vorläufige Concession** ertheilt: 1) **von Deutz bis Gießen über Siegburg, Betzdorf, Dillenburg, Herborn und Wetzlar**, mit einer Zweigbahn von Betzdorf bis Siegen, zusammen **24⅓** Meilen (auszuführen durch die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft); 2) **von Hagen bis Siegen** (Sieg-Ruhr-Bahn), etwa **10 Meilen**; 3) **von Bonn**, resp. **Rolandseck über Coblenz nach Bingen, 15 Meilen**; 4) **von Halle über Eisleben, Nordhausen und Heiligenstadt bis zur kurhessischen Grenze** in der Richtung auf Cassel, etwa **20 Meilen**. Hierzu kommt 5) die Bahn von **Weißenfels nach Leipzig**, etwa **4½ Meilen** (auszuführen durch die Thüringische Eisenbahngesellschaft).

Von den übrigen deutschen Eisenbahnprojecten sind nachfolgende ihrer Ausführung durch Privatgesellschaften (die Erhaltung des Friedens in Deutschland vorausgesetzt) mehr oder weniger nahe:

1) **von Wittenberg nach Leipzig und Halle**, s. Nachtrag S. 274;
2) **von Halberstadt nach Quedlinburg und Ballenstedt**, s. S. 144;
3) **von Seehausen nach Uelzen**, s. S. 148;
4) **die Werra-Eisenbahn von Eisenach über Salzungen, Meiningen, Hildburghausen nach Coburg, mit einer Zweigbahn nach Sonnenberg, 19½ Meilen** (Kostenanschlag 7½ Mill. Thlr.);
5) **die Berlin-Wiener Verbindungsbahn von Berlin**, resp. **Fürstenwalde über Cottbus, Löbau, Zittau, Reichenberg nach Pardubitz**, wo sie in die österr. Staatsbahn von Prag nach Wien einmündet;

6) **von Berlin nach Stralsund über Strelitz, Demmen und Grimmen** mit einer Zweigbahn von Grimmen nach Greifswald, zusammen **$31\frac{1}{2}$ Meilen** (Kostenanschlag 7 Mill. Thlr.).

In Betreff ihrer Rentabilität endlich bilden die noch bestehenden Eisenbahngesellschaften und Privatbahnen, nach ihrer bisherigen Durchschnittsdividende geordnet, folgende Reihenfolge:

		Dividende		
		durchschnittliche Procent	1852 Procent	1853 Procent
Nürnberg-Fürth		$14\frac{4}{5}$	13	16
Magdeburg-Leipzig		$11\frac{3}{4}$	20	......
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn		$7\frac{1}{4}$	15	......
Rendsburg-Neumünster		$7\frac{1}{4}$	4	......
Magdeburg-Halberstadt	über	7	$9\frac{1}{2}$	10
Oberschlesische	über	$6\frac{4}{5}$	10	10
Bonn-Cöln		6	5	......
Wien-Gloggnitz	fast	6	9	$7\frac{1}{2}$
Berlin-Anhaltische	fast	6	6	7
Berlin-Stettin		$5\frac{7}{8}$	8	......
Taunusbahn		$5\frac{3}{4}$	$5\frac{3}{5}$	$5\frac{4}{5}$
Leipzig-Dresden		$5\frac{2}{3}$	9	$9\frac{1}{2}$
Altona-Kiel	über	5	5	$5\frac{1}{3}$
Cöln-Minden	fast	5	$6\frac{1}{12}$	......
Wilhelmsbahn	über	$4\frac{1}{2}$	$9\frac{3}{4}$	$10\frac{1}{6}$
Berlin-Schweidnitz-Freiburg		$4\frac{4}{9}$	$5\frac{1}{3}$	$4\frac{2}{3}$
Pfälzische Ludwigsbahn		$4\frac{2}{5}$	4	$5\frac{3}{5}$
Budweis-Linz-Gmunden		$4\frac{2}{9}$	$6\frac{4}{5}$	$5\frac{1}{5}$
Hamburg-Bergedorf		4	4	4
Berlin-Hamburg		$3\frac{4}{7}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$
Frankfurt-Hanau		$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$
Aachen-Düsseldorf, Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbach, Stargard-Posen	garantirt	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$
Cottbus-Schwielochsee		$3\frac{3}{7}$	3	3
Thüringische		$3\frac{1}{7}$	$4\frac{1}{6}$	$4\frac{2}{3}$

	Dividende durchschnittliche Procent	1852 Procent	1853 Procent
Berlin-Potsdam-Magdeburg	$3\frac{1}{10}$	$3\frac{1}{2}$	4
Düsseldorf-Elberfeld	3	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$
Münster-Hamm	$2\frac{7}{10}$	$2\frac{7}{8}$	......
Rheinische	$2\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	......
Anhalt-Cöthen-Bernburg . . garantirt	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$
Neisse-Brieg . . . . fast	$2\frac{1}{5}$	$3\frac{1}{5}$	$2\frac{29}{30}$
Lübeck-Büchen	2	2	2
Mecklenburgische	$1\frac{1}{12}$	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{2}$
Glückstadt-Elmshorn	$\frac{2}{3}$	—	......
Bergisch-Märkische	$\frac{5}{8}$	$1\frac{1}{2}$	......
Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn .	$\frac{17}{30}$	$\frac{17}{30}$	......
Niederschlesische Zweigbahn	$\frac{1}{3}$	—	—
Prinz-Wilhelm-Eisenbahn	$\frac{1}{5}$	—	—
Magdeburg-Wittenberge	—	—	—
Löbau-Zittau	—	—	—

Staatsbahnen.

Unter den ersten in Deutschland für Locomotivenbetrieb eröffneten Eisenbahnstrecken war eine **Staatsbahn**, von Braunschweig nach Wolfenbüttel, eröffnet am 30. Nov. 1838. Dem Beispiele des Herzogthums Braunschweig folgte zuerst **Baden** (1840), später **Hannover, Bayern** und **Oesterreich**. Jetzt bilden die Staatsbahnen bereits die größere Hälfte aller deutschen Eisenbahnen, und unter den größeren Staaten Deutschlands ist außer Oldenburg keiner, der nicht auf seine Kosten Eisenbahnen gebaut hätte.

Nachfolgende Tabelle enthält eine Uebersicht der bis Ende 1853 in Deutschland (incl. der Provinzen Preußen und Posen) erbauten, sowie der im Bau befindlichen Staatseisenbahnen.

	Eröffnet Meilen	Im Bau begriffen Meilen
I. Oesterreich.		
1) Nordbahn (Brünn=Prag, Olmütz=Trübau, Prag=sächs. Grenze vollendet M. $62\frac{1}{2}$		
Aussig=Teplitz . . . . . im Bau = 2		
2) Südbahn (Wien=Triest) . vollendet M. $52\frac{1}{2}$		
im Bau = 24	115	$81\frac{1}{2}$
3) Bruck=Salzburg . . . = = = 31		
4) Kufstein=Innsbruck . . = = = 10		
5) Verona=Botzen 19 M., in Deutschl. = = = $14\frac{1}{2}$		
Dazu kommen außerhalb Deutschland: in Galizien (Krakau=Oberschlesische=Bahn) $9\frac{1}{4}$ M., in Ungarn (Südostbahn) 52 M., in Italien $31\frac{1}{2}$ M., welche sämmtlich im Betrieb sind, so daß Oesterreich am Schlusse des J. 1853 überhaupt ca. 208 M. fertige Staatseisenbahnen zählte.		
II. Preußen.		
1) Ostbahn (Kreuz=Dirschau=Danzig) und Dirschau=Königsberg . vollendet M. $60\frac{4}{5}$		
im Bau = $2\frac{1}{5}$		
2) Niederschlesisch=Märkische Bahn vollendet M. $52\frac{1}{2}$		
3) Westphälische Bahn . . = = $18\frac{1}{5}$	$138\frac{1}{2}$	$13\frac{1}{5}$
4) Saarbrücker Bahn . . = = $5\frac{3}{4}$		
5) Berliner Verbindungsbahn = = $1\frac{1}{3}$		
6) Münster=Rheina=Osnabrück im Bau = 11		
III. Bayern.		
1) Augsburg=sächs. Grenze . vollendet M. $50\frac{1}{4}$		
2) " =München . . = = $8\frac{1}{4}$		
3) " =Lindau . . = = $26\frac{1}{6}$		
4) " =Ulm . . . = = $9\frac{1}{4}$		
im Bau = 2	$101\frac{1}{6}$	$43\frac{1}{4}$
5) München=Salzburg . . = = = 16		
6) Rosenheim=Kufstein . . = . = $4\frac{1}{2}$		
7) Bamberg=Aschaffenburg=hessische vollendet M. $7\frac{1}{4}$		
Grenze . . . . . . im Bau = $20\frac{3}{4}$		

	Eröffnet Meilen	Im Bau begriffen Meilen
IV. Hannover.		
1) Hannover-Braunschw. Grenze vollendet M. $5\frac{2}{3}$		
2) Hildesheim-Harburg . . " " $24\frac{1}{6}$		
3) Hannover-Minden . . . " " $8\frac{2}{3}$		
4) Wunstorf-Bremen . . . " " $13\frac{3}{5}$		
5) Südbahn (Hannover-Cassel) " " $8\frac{1}{6}$	$60\frac{1}{4}$	$40\frac{3}{8}$
im Bau $15\frac{7}{10}$		
6) Westbahn (Emden-Rheina und Osnabrück-Löhne) . . . " " " $24\frac{3}{5}$		
V. Sachsen.		
1) Sächsisch-Bayerische . . vollend. M. $21\frac{9}{10}$		
2) " -Schlesische . . " " $13\frac{4}{5}$		
3) " -Böhmische . . " " $7\frac{1}{4}$	$52\frac{1}{2}$	—
4) Chemnitz-Riesa . . . " " $8\frac{7}{8}$		
5) Leipziger Verbindungsbahn " " $\frac{2}{3}$		
VI. **Würtemberg**	$41\frac{1}{7}$	—
VII. **Baden** (excl. Main-Neckar-Bahn)	38	$8\frac{3}{4}$ *)
VIII. **Braunschweig**	$15\frac{7}{8}$	7
IX. **Main-Weser-Bahn**	27	—
X. **Main-Neckar-Bahn** (incl. Sachsenhausen-Offenbach)	$12\frac{5}{6}$	—
XI. **Sachsen-Gotha** (Waltershausen-Fröttstedt) .	$\frac{1}{2}$	—

Dies giebt etwa **$602\frac{3}{4}$** Meilen fertige und über **193** Meilen im Bau begriffene Staatseisenbahnen.

Auf sämmtlichen bis jetzt eröffneten deutschen Eisenbahnen (mit Einschluß der in Ungarn und Galizien liegenden Strecken der österreichischen Staatsbahnen) sind gegenwärtig über **1700 Locomotiven** in Gebrauch. Unter denselben sind 865 aus deutschen, 325 aus englischen,

*) Mit der gleichfalls im Bau begriffenen Bahn im Oberrheinthale von Basel bis Waldshut, welche zum Theil durch schweizerisches Gebiet läuft.

44 aus amerikanischen, 96 aus belgischen, 17 aus französischen Maschinenfabriken, die übrigen unbekannten Ursprungs.

Nach ihrer größeren oder geringeren Kostspieligkeit — dem Betrage des auf **eine Meile Bahnlinie** entfallenden Theils des Anlagecapitals — geordnet bilden die einzelnen Eisenbahnen folgende Reihenfolge:

Hamburg-Bergedorf	1,060,000	Thaler.
Rheinische	821,230	"
Bergisch-Märkische	781,040	"
Sächsisch-Böhmische	753,463	"
Wien-Gloggnitz	747,174	"
Chemnitz-Riesa	745,187	"
Düsseldorf-Elberfeld	690,697	"
Sächsisch-Bayerische	619,906	"
Main-Weser-Bahn	601,800	"
Friedrich-Wilhelms-Nordbahn . . .	595,000	"
Cöln-Minden	592,000	"
Oesterreichische südliche Staatsbahn . .	569,802	"
Berlin-Potsdam-Magdeburg . . .	566,400	"
Thüringische	548,600	"
Löbau-Zittau	541,934	"
Main-Neckar-Bahn	518,000	"
Badische Staatsbahn	494,340	"
Aachen-Mastricht	492,800	"
Oesterreichische nördliche Staatsbahn .	487,387	"
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	476,382	"
Westphälische	475,000	"
Sächsisch-Schlesische	470,000	"
Aachen-Düsseldorf	466,700	"
Prinz-Wilhelm-Eisenbahn	461,500	"
Würtembergische-Staatsbahn	429,630	"
Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbach . . .	417,700	"
Magdeburg-Leipzig	413,800	"
Leipzig-Dresden	411,765	"
Niederschlesisch-Märkische	399,524	"
Frankfurt-Hanau	394,815	"
Magdeburg-Wittenberge	392,000	"

Bayerische Staatsbahn	381,074	Thaler.
Pfälzische Ludwigsbahn	380,000	"
Berlin-Hamburg	366,600	"
Taunusbahn	341,297	"
Lübeck-Büchen	337,054	"
Hannoversche Staatsbahn	333,600	"
Hessische Ludwigsbahn	332,164	"
Mecklenburgische	320,000	"
Münster-Hamm	318,500	"
Magdeburg-Halberstadt	305,000	"
Oberschlesische	300,000	"
Bonn-Cöln	295,300	"
Höchst-Soden	293,300	"
Braunschweigische Staatsbahn	252,289	"
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	251,163	"
Berlin-Stettin	247,000	"
Berlin-Anhaltische	239,400	"
Stargard-Posen	236,700	"
Anhalt-Cöthen-Bernburg	236,364	"
Wilhelmsbahn	235,000	"
Altona-Kiel	225,634	"
Preußische Ostbahn	223,494	"
Niederschlesische Zweigbahn	210,000	"
Glückstadt-Elmshorn	198,000	"
Neisse-Brieg	180,000	"
Nürnberg-Fürth	141,700	"
Budweis-Linz-Gmunden	118,700	"
Rendsburg-Neumünster	99,000	"
Cottbus-Schwielochsee	79,000	"

Hinsichtlich des Verhältnisses der Privateisenbahnen zum Staate ist hier vornehmlich der in Oesterreich und Preußen geltenden gesetzlichen Bestimmungen näher zu gedenken.

1) Nach den am 18. Juni 1838 erlassenen allgemeinen Bestimmungen über das bei Eisenbahnen geltende Concessionssystem in Oesterreich ist die Dauer der Concession in der Regel auf höchstens 50 Jahre festzusetzen, jedoch kann bei Bahnen von sehr langer Ausdehnung auch

eine längere Dauer der Concession zugestanden werden. Nach Ablauf der Dauer der Concession geht das Eigenthum an der Eisenbahn, an dem Grund und Boden und an den dazu gehörenden Bauwerken sogleich durch das Gesetz ohne Entgelt an den Staat über. Jedoch bleibt den Unternehmern das Eigenthum von allen ausschließlich zu dem Transportgeschäft bestimmten Gegenständen, Fahrnissen, Vorrichtungen und Realitäten. Indeß wird die Staatsverwaltung auf den Fall, wenn die Unternehmer in der für die Dauer der Concession bestimmten Zeit ohne ihre Schuld keinen zureichenden Ersatz für ihre Bauauslagen erlangt haben sollten, billige Rücksicht nehmen und sich geneigt finden lassen, den Unternehmern die Fortsetzung ihres Transportbetriebs nach Maaßgabe des erlittenen Verlustes eine angemessene Zeit hindurch zu gestatten. Ein neues Concessionsgesetz soll im Jahre 1854 erscheinen.

2) In Preußen darf nach dem Gesetze vom 3. Nov. 1838 über die Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften zum Staate und zum Publicum die Ausgabe der Actien nicht vor Einzahlung des ganzen Nominalbetrags erfolgen. Ueber Partialzahlungen dürfen nur Quittungen, die auf den Namen lauten, ertheilt werden. Der Zeichner einer Actie ist für die Einzahlung von 40 Procent des Nominalbetrags unbedingt verpflichtet.

Für die ersten 3 Jahre nach dem auf die Eröffnung der Bahn folgenden 1. Januar wird der Gesellschaft das Recht zugestanden, ohne Zulassung eines Concurrenten den Transportbetrieb allein zu unternehmen. Nach Ablauf der ersten 3 Jahre kann das Handelsministerium auch Anderen zum Transportbetriebe auf der Bahn gegen Entrichtung des Bahngeldes oder einer zu regulirenden Vergütung Concession ertheilen.

Der Transport der Briefe, Gelder und aller andern dem Postzwange unterworfenen Güter, sowie der Postwagen, welche zur Beförderung der der Post anvertrauten Güter nöthig sind, besorgt die Gesellschaft unentgeltlich.

Von den Eisenbahnen ist eine Abgabe zu entrichten, die sich im Verhältnisse ihres Reinertrags abstuft. Der Ertrag derselben soll nur zur Entschädigung der Staatscasse für die ihr durch die Eisenbahnen entzogenen Einnahmen und zur Amortisation des Actiencapitals verwendet werden. Dagegen bleiben die Eisenbahnen von der Entrichtung einer Gewerbesteuer befreit.

Dem Staate bleibt vorbehalten, das Eigenthum der Bahn mit Zubehör gegen vollständige Entschädigung anzukaufen. Die Abtretung kann jedoch nicht eher als nach Verlauf von 30 Jahren (von der Transporteröffnung an) gefordert werden. Als Entschädigung bezahlt der Staat an die Gesellschaft den 25fachen Betrag derjenigen jährlichen Dividende, welche an sämmtliche Actionairs im Durchschnitt der letzten 5 Jahre bezahlt worden ist.

Die Anlage einer zweiten Eisenbahn durch andere Unternehmer, welche neben der ersten in gleicher Richtung auf dieselben Orte mit Berührung derselben Hauptpunkte fortlaufen würde, soll binnen einem Zeitraum von 30 Jahren nach Eröffnung der Bahn nicht zugelassen werden.

In Betreff der im Vorigen erwähnten Eisenbahnsteuer setzt das Gesetz vom 30. Mai 1853 folgendes Nähere fest. Bei einem Reinertrage unter 4 Procent, von 4—5 Procent incl., von 5—6 Procent, über 6 Procent soll die Eisenbahnsteuer betragen resp. $\frac{1}{40}$, $\frac{1}{20}$, $\frac{1}{10}$, $\frac{1}{5}$ des Reinertrags. Der Ertrag soll zur Amortisation der Actien durch Ankauf im Wege des freien Verkehrs verwendet werden, sowie auch die Zinsen und Dividenden der angekauften Actien zu demselben Zwecke verwendet werden sollen.

Alphabetisches Verzeichniß

derjenigen Städte, in denen sich die Directionen oder Verwaltungen der Eisenbahnen befinden.

Aachen: Aachen-Düsseldorf-Ruhrort (königl. Direction); — Aachen-Mastricht; — Eifelbahn.

Altona: Altona-Kiel.

Berlin: Berlin-Anhaltische; — Berlin-Hamburg; — Niederschlesisch-Märkische Staatsbahn.

Bonn: Bonn-Cöln.

Braunschweig: Braunschweigische Staatsbahn (braunschweig-lüneburgische Eisenbahn- und Postdirection).

Breslau: Breslau-Schweidnitz-Freiburg; — Neisse-Brieg; — Oberschlesische Eisenbahn.

Bromberg: königl. preuß. Ostbahn (und Stargard-Posen).

Carlsruhe: Badische Staatsbahn (Direction der badischen Posten und Eisenbahnen).

Cassel: Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn; — Main-Weser-Bahn (provisorische Centraldirection).

Chemnitz: Chemnitz-Riesaer Staatsbahn.

Cöln: Cöln-Crefeld; — Cöln-Minden; — Rheinische Eisenbahn.

Cöthen: Anhalt-Cöthen-Bernburg.

Cottbus: Cottbus-Schwielochsee.

Darmstadt: Main-Neckar-Bahn.

Dresden: Dresden-Tharandt; — Sächsisch-Böhmische und Sächsisch-Schlesische Staatsbahn.

Düsseldorf: Düsseldorf-Elberfeld.

Elberfeld: Bergisch-Märkische und Prinz-Wilhelms-Eisenbahn (königliche Direction).

1. Aachen-Düsseldorf (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn geht **vom Bahnhofe der rheinischen Eisenbahn bei Aachen** (vor dem Marschierthor) nach dem mit der Aachen-Mastrichter Bahn gemeinschaftlichen Bahnhofe auf dem Templerbend bei Aachen, dann auf der zuletzt genannten Bahn über Richterich nach Kohlscheid, von da als selbständige Bahn über Herzogenrath, Geilenkirchen, Lindern, Baal, Erkelenz, Rheydt, Gladbach, Kleinenbroich, Neuß **nach Obercassel bei Düsseldorf** (Düsseldorf gegenüber auf dem linken Ufer des Rheins). Sie ist **11⅗ Meilen**, mit einer Zweigbahn für Kohlentransport von Kohlscheid bis Kämpchen aber fast **12 Meilen** lang. In Gladbach mündet die Ruhrort-Crefeld-Gladbacher Eisenbahn ein.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur **ein** Geleise. Die gesammten Erdarbeiten betragen **640,295** Schachtruthen, die zur Bahn erforderlichen Grundstücke **1116** Morgen. Das größte Bauwerk ist die Roerbrücke bei Wedau (6 Bogen).

3) Geschichte.

Die Einladung zur Bildung einer **Aachen-Gladbach-Neußer Eisenbahn-Gesellschaft** (die später den Namen einer westlichen Verbin-

dungs-Eisenbahn-Gesellschaft annahm) ist vom 17. März 1844 datirt. Erste Gen.-Vers. zu Aachen 10. Juni 1844. Genehmigung des Staats 15. Sept. 1845. Statut bestätigt 21. Aug. 1846. Seitdem nahm die Gesellschaft die statutenmäßige Firma **Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft** an. Genehmigung der Zweigbahn von Kohlscheid bis zur Kohlengrube bei Kämpchen 12. Novbr. 1847. In Gemäßheit des Vertrags vom 29. Septbr. 1849 und des Ministerialerlasses vom 4. März 1850 ist die Bahn seit 27. März 1850 für immer unter königliche Verwaltung (**Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn in Aachen**) gekommen.

Am 12. Aug. 1852 wurde die ½ Meile lange Strecke von Rheydt bis Gladbach, am 11. Novbr. 1852 die größere Hälfte der Bahn von Rheydt bis Herzogenrath, **am 17. Januar 1853 die ganze Bahn eröffnet.**

4) Anlagecapital.

1) **Das Actiencapital** beträgt **4,000,000 Thlr.** in Actien von **200 Thlrn.** 2) **Prioritäts-Anleihe: 1,600,000 Thlr.** zu **4 Procent** (in Obligationen von **200 Thlrn.**) nach dem Privilegium vom 8. November 1852. Auf die **Amortisation wird seit 1845 jährlich ½ Procent** nebst den erspart werdenden Zinsen verwandt, so daß von da ab die Anleihe jährlich **72,000 Thlr.** kostet. Demnach beträgt das gesammte Anlagecapital **5,600,000 Thlr.** oder p. Meile ca. **466,700 Thlr.**

5) Verhältniß zum Staate.

Im Jahre 1849 übernahm der Staat eine **Zinsgarantie** von **3½ Procent** für das Actiencapital, wofür die Gesellschaft ihm sowohl die weitere Ausführung des Baues der Bahn, als auch nach Vollendung desselben die Verwaltung und **den Betrieb für immer** überließ. Wenn der Reinertrag (nach Abrechnung der Quote für den Reservefonds) sich auf mehr als **3½ Procent** des Actiencapitals beläuft, so fällt von dem Ueberschusse bis zu **5 Procent ein Viertel**, von dem Ueberschusse **über 5 Procent die Hälfte** dem Staate zu, um nach seinem Ermessen zur Deckung etwaiger Zinszuschüsse oder zur Erwerbung von Actien (nach dem

Tagescurse oder im Wege der Ausloosung zum Nennwerthe) zu dienen. Sobald sämmtliche Actien vom Staate erworben sind, wird die Bahn mit allem Zubehör Eigenthum des Staates.

9) Verfassung.

Die Verwaltung des Unternehmens leitet die **königliche Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn in Aachen.** Neben derselben besteht eine von der Gesellschaft gewählte **Deputation** von 5 Mitgliedern und 5 Stellvertretern, welche jährlich im August eine **Generalversammlung** beruft. In derselben üben nur diejenigen Actionaire ein Stimmrecht aus, welche **5** oder **mehr Actien** besitzen. Bis zu **25 Actien** kommt auf je **5 Actien** eine Stimme; für die Actien über **25** kommt auf je **10 Actien** eine Stimme; jedoch kann Niemand für seine Person mehr als 15 Stimmen abgeben.

7) Frequenz und Einnahme.

Die bekannt gewordenen Resultate umfassen noch kein volles Betriebsjahr. In den 9 ersten Monaten des Jahres 1853 betrug die Brutto-Einnahme **188,333 Thlr.**

8) Rentabilität.

Die vom Staate garantirten **3½ Procent Zinsen** werden halbjährlich am 2. Januar und 1. Juli jedes Jahres gezahlt. Die **über 3½ Procent** aufkommende **Dividende** soll nach Ablegung der jährlichen Betriebsrechnung gezahlt werden.

9) Reservefonds.

Zur Bildung desselben wird nach Bestreitung der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, sowie der sonstigen das Unternehmen belastenden Ausgaben **1 Procent** des Anlagecapitals vorweg genommen. (Siehe Vertrag v. 29. Sept. 1849.)

10) Betriebsmaterial.

12 Locomotiven nebst Tendern (nämlich 5 von der société John Cockerill in Seraing, 7 von Borsig in Berlin),
34 Personenwagen,
265 andere Wagen.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 1.

---

2. Aachen=Mastricht (Privatbahn).

---

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn geht von **Aachen** über Richterich, Laurensberg, Simpelveld, Valkenburg nach **Mastricht** und ist einschließlich der mit der Aachen=Düsseldorfer Bahn gemeinschaftlichen Strecke von Aachen bis Kohlscheid und einer Zweigbahn nach den preußischen Kohlengruben im Wurmreviere (von **Büschgen** bei **Laurensberg** bis in die Gegend von **Kohlscheid**) **10,350** Ruthen oder $5\frac{1}{6}$ Meilen lang, wovon etwa **1** Meile auf preußischem Gebiete. Von **Simpelveld** geht eine Zweigbahn nach dem Steinkohlenwerk bei **Kerkrade** oder **Kirchrath**.

2) Beschreibung der Bahn.

Von der $4\frac{4}{5}$ Meilen langen Hauptbahn haben nur **1531** Ruthen ein doppeltes Geleise. Die Schienen wiegen 23 Pfd. pro Fuß und liegen auf Querschwellen von Eichenholz.

Auf der Hauptbahn sind **1825** Ruthen horizontal, **558** Ruthen steigend, **7743** Ruthen fallend. Das Steigen beträgt im Ganzen $20\frac{1}{2}$ Fuß, das Fallen $465\frac{2}{3}$ Fuß, die größte Steigung **1** auf **100**.

Auf der Zweigbahn bis Kerkrade sind **273** Ruthen horizontal, **905** Ruthen steigend, **906** Ruthen fallend; Maximum der Steigung **1** auf **20**.

Im Ganzen waren **1,213,015** Cubikellen Erde zu bewegen.

3) Geschichte.

Actienzeichnung 24. Febr. 1844. Bestätigung des Statuts durch die holländische Regierung 4. Sept. 1845, durch die preußische 30. Jan. 1846. Ertheilung der Concession durch die erstere 13. Sept. 1846.

Am 8. Juni 1847 schloß die Gesellschaft mit der Stadt Aachen und der Aachen-Düsseldorfer Gesellschaft einen Vertrag über die Anlegung eines gemeinschaftlichen Bahnhofs auf dem Templerbend bei Aachen. Die Vollendung der Haupt- und Zweigbahn auf holländischem Gebiete sollte in Folge königl. Beschlusses vom 16. Nov. 1850 bis zum 13. Febr. 1853 erfolgt sein; dies machten jedoch die mißlichen finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft unthunlich und am 4. Juni 1852 wurde eine Prolongation der gedachten Frist bewilligt. Die mit der Aachen-Düsseldorfer Bahn gemeinschaftliche Strecke ist seit dem 17. Jan. 1853 in Betrieb, **die ganze Bahn aber wurde am 20. Octbr. 1853 feierlich eröffnet.**

Die Gen.-Vers. am 6. Juni 1853 hat die Anlage einer **Zweigbahn** vom Bahnhofe zu **Mastricht** über Bilsen bis **Hasselt** (etwa **3⅓** Meilen lang, wovon ½ Meile auf holländischem und **2⅚** Meilen auf belgischem Gebiete), sowie die Benutzung der bestehenden Eisenbahn von **Hasselt** bis **Landen** im Anschluß an die belgische Staatsbahn in Gemäßheit eines mit der belgischen Regierung und der Landen-Hasselter Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrags genehmigt. Die Concession der holländischen sowie der belgischen Regierung ist bereits ertheilt worden.

4) Anlagecapital.

Das **Actiencapital** der Gesellschaft besteht aus **2,750,000 Thlr.** preußisch Courant in **13,750** Actien à **200** Thaler (einschließlich derjenigen **1420** Actien im Betrage von **284,000 Thlr.** oder **499,840 Fl.** holländisch, welche von der in Gemeinschaft stehenden, zu Mastricht unter gleicher Firma errichteten Gesellschaft emittirt worden

sind). Bis zum 30. Juni 1852 waren erst **1,306,421 Thlr.**, bis Ende 1852 aber **1,833,182 Thlr.** eingezahlt. Die Einzahlung des letzten Zehntels hat am 1. Sept. 1853 stattgefunden. Zur Vollendung des ganzen Baues sind nach dem neuesten Anschlage **2,552,608 Thlr.** oder pr. Meile ca. **492,800 Thlr.** erforderlich. — Zur Verlängerung der Bahn bis Hasselt sollen für **1,750,000 Thlr.** **Prioritätsactien** ausgegeben werden.

5) Verhältniß zum Staate.

In Preußen sind die für alle preußischen Privatbahnen geltenden gesetzlichen Bestimmungen maßgebend (s. Einl.).

In Holland hat der Staat in Folge des Gesetzes vom 19. Juni 1845 der Gesellschaft die Verwaltung und Nutznießung der Steinkohlengruben zu Kerkrade gegen eine jährliche Vergütung an die Staatscasse (bestehend in dem Betrage des jährlichen Reinertrags über **60,000 Fl.** bis zum Belaufe von **5000 Fl.** und der Hälfte des Reinertrags über **65,000 Fl.**) auf **99 Jahre** abgetreten. Nach Ablauf dieser Zeit soll der Staat befugt sein, die Bahnen, soweit sie auf holländischem Gebiete liegen, und deren Benutzung nebst Material selbst zu übernehmen, und zwar gegen vollständige Erstattung der Anlagekosten. Will der Staat von dieser seiner Befugniß Gebrauch machen, so muß er seinen deshalb gefaßten Beschluß **wenigstens ein Jahr** vor Ablauf des Termins von 99 Jahren mittelst gerichtlichen Actes notificiren lassen; unterbleibt dies, so bewilligt er einen neuen Zeitraum von **25 Jahren**, während dessen er sich seines Rechtes begiebt.

6) Verfassung.

Sowohl in Aachen als in Mastricht besteht eine **Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft**; beide haben aber eine gemeinschaftliche Geschäftsführung. Die Dauer einer jeden ist vorläufig auf **200 Jahre** festgesetzt. In den **Generalversammlungen** — die abwechselnd in Aachen und in Mastricht gehalten werden — sind nur diejenigen Actionaire stimmberechtigt, welche **5 oder mehr** Actien besitzen, und zwar geben **5—9** Actien eine, **10—19** Actien zwei, **20—29** Actien drei, **30—39** Actien vier, **40—49** Actien fünf, **50 oder mehr** Actien sechs Stimmen. Die **Direction** besteht aus 10 Mitgliedern,

von denen 5 in Aachen oder Burtscheid, 5 in Mastricht wohnen müssen. Neben ihr besteht eine für beide Gesellschaften gemeinschaftliche **Controlecommission** von 10 Mitgliedern, worunter 2—3 Bewohner von Aachen oder Burtscheid, 2—3 Bewohner von Mastricht sein müssen.

7) Reservefonds.

Jährlich sind mindestens **5 Procent** des jährlichen Reinertrags zum Reservefonds zu vereinnahmen, so lange der Bestand desselben nicht **10 Procent** des gesammten Actiencapitals erreicht. Ueber diesen Betrag hinaus soll ein weiteres Ansammeln des Reservefonds nicht stattfinden.

8) Betriebsmaterial.

8 Locomotiven, 16 Personen-, 140 Güter-, 84 Kohlenwagen.

9) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 2.

Albertsbahn, siehe Dresden-Tharand.

---

3. Altona-Kiel (Privatbahn).

(König Christian VIII. Ostseebahn.)

---

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn geht von **Altona** über Pinneberg, Tornesch, Elmshorn, Horst, Wrist, Neumünster, Bordesholm nach **Kiel** und ist über **14¼** Meilen lang. Anhaltepunkte befinden sich außer den genannten Stationen bei Stelling, Eidelstedt, Halstenbeck, Priesdorf, Dauenhof, Siebenecksknöll, Brockstedt, Padenstedt, Fohrde,

Meimersdorf. Bei Elmshorn, Neumünster und Wrist gehen **Zweigbahnen** nach **Glückstadt, Rendsburg** und **Kellinghusen** ab, von denen die letztere, $\frac{1}{5}$ Meile lang, nur mit Pferden befahren wird. Mit anderen Eisenbahnen hängt die Bahn zur Zeit nicht zusammen.

2) Beschreibung der Bahn.

Das Maximum der Steigung beträgt **1** auf **400**, mit Ausnahme zweier kurzer Strecken vor den Endbahnhöfen bei Altona und Kiel, wo dieselbe **1** auf **184** und **1** auf **200** ist. **5568 Ruthen** liegen ganz horizontal; **16,845 Ruthen** haben Steigungen von **1** auf **400** bis **1** auf **3200**; nur **719 Ruthen** haben ein größeres Gefälle.

Der **Unterbau** ist auf 2 Geleise berechnet und **28 Fuß** breit (Raum zwischen beiden Geleisen **6½ Fuß**). Der Boden ist meistens Sand, mitunter auch Moor und Lehm. Die **Kunstarbeiten** bestehen in 333 Brücken und Durchlässen (meist von Granit). 139 Wege kreuzen die Bahn im Niveau, 21 sind unter der Bahn und 2 über derselben hinweggeführt.

Der **Oberbau** hat nur **ein** Geleise mit der gewöhnlichen Spurweite und besteht aus gewalzten Vignoles-Schienen, pr. Fuß etwa 19 Pfd. schwer, die auf eichenen Querschwellen von **8 Fuß** Länge und 2½—3 Fuß Abstand liegen. An den Schienenstößen liegen eiserne Verbindungsplatten mit Hakennägeln. Bei Altona befindet sich eine für den Gütertransport bestimmte **schiefe Ebene**, welche von dem **106 Fuß** über der Elbe liegenden Bahnhof nach dem Elb-Quai führt und eine Steigung von **1** auf **6½** hat. Zur Beförderung der Güter auf derselben dient eine stehende Dampfmaschine.

3) Geschichte.

Vorbereitende Versammlung in Altona 25. Mai 1840. Erlaubniß zur Actienzeichnung ertheilt 30. Dec. 1840. Erste Generalversammlung zu Altona am 16. Juni 1842; die Gesellschaft constituirte sich in derselben mit **15,679** Actien als **Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft**. Königl. Concession ertheilt am 28. Juni 1842. Statut von der Gesellschaft angenommen 30. Nov. 1842, vom König bestätigt 11. März 1843. Wahl der **Direction** von 5 Mitgliedern am 26. April 1843. Beginn des Baues am 8. März 1843 unter Lei-

tung des Oberingenieurs **Dietz**. **Eröffnung der ganzen Bahn am 18. Septbr. 1844.**

In Folge abgeschlossener Verträge besorgt die Gesellschaft auch den Betrieb der **Zweigbahnen** von Elmshorn nach Glückstadt und von Neumünster nach Rendsburg, die gleich der kurzen **Zweigbahn** von Wrist nach Kellinghusen von besonderen Gesellschaften gebaut sind. Auf die eigne Ausführung dieser letztern sowohl, als der projectirten, später aber wieder aufgegebenen **Zweigbahn** von Neumünster über Eutin und Plön nach Neustadt (8 Meilen) hat die Gesellschaft am 11. Juni 1846 verzichtet. Dagegen beschloß dieselbe am 15. August 1850 den Bau einer Bahn von Altona über Oldesloe nach Lübeck (9 Meilen) mittelst einer Prioritätsanleihe von **6 Mill. Mark Ct.** oder **2,400,000 Thlr.**, doch wurde bisher keine Concession zu dieser Bahn ertheilt.

Am 3. Februar 1853 beschloß die Gesellschaft mit 327 gegen 10 Stimmen den Bau einer **Zweigbahn** von Horst nach Itzehoe (2 Meilen) mittelst einer **4procentigen** Anleihe von **800,000 Mark Courant** oder **320,000 Thlr.** Auch zu dieser Zweigbahn ist bis jetzt noch keine Concession ertheilt.

4) Anlagecapital.

Das Actiencapital (in den Statuten auf ca. $1\frac{1}{2}$ **Mill.** Species oder **$2\frac{1}{4}$ Mill. Thlr.** bestimmt) beträgt **2,050,000** Species oder **3,075,000** Thlr. in **20,500** Actien à **100** Species. Die anfänglich bestimmte Maximalzahl von **18,500** Actien wurde durch Beschluß der Generalversammlung am 10. Juli 1845 um **2000** Actien erhöht. (**5000** Actien sind von den dänischen Finanzen, **4000** von der Stadt Altona, **3000** von der Stadt Kiel gezeichnet.) — Die Anlagekosten im Ganzen betrugen etwas mehr, und erreichten am 31. Mai 1846 **3,224,535 Thlr.**, also pr. Meile **225,634 Thlr.**, ohne daß jedoch zur Deckung dieses Mehrbetrages die Contrahirung einer bleibenden Anleihe für nöthig gehalten worden wäre.

5) Verhältniß zum Staate.

Die **Concession** ist auf **100 Jahre** ertheilt, muß aber beim Regierungsantritt jedes neuen Landesherrn von neuem bestätigt werden.

Vom Ertrage der Eisenbahn ist keine Abgabe zu entrichten, ebensowenig von dem zur Eisenbahn verwendeten Grund und Boden und den zu Eisenbahnzwecken dienenden Gebäuden. In Betreff der Anlegung von **Zweigbahnen** hat die Gesellschaft ein Vorzugsrecht. Die Beförderung von Briefen und Zeitungen ist der Post unentgeltlich zu leisten; außerdem sind täglich 600 Pfd. Postgüter unentgeltlich zu befördern. Für Kriegszeiten behält sich der Staat unentgeltliche Benutzung der Bahn vor. Ein königlicher Commissar übt das Oberaufsichtsrecht.

6) Verfassung.

An der Spitze der Gesellschaft steht eine **Direction** von 5 Mitgliedern und ein **Ausschuß** von 25 Mitgliedern. Beide haben ihren Sitz in **Altona.** Hier finden auch die **Generalversammlungen** statt, in denen sämmtliche Actionaire Sitz und Stimme haben. Die Besitzer von **1—9** Actien haben eine Stimme, von **10—24** Actien zwei, von **25—49** Actien drei, von **50—99** Actien vier, von **100—199** Actien fünf, von **200—299** Actien sechs Stimmen und so für jede folgende **100** Actien eine Stimme mehr. (Den Finanzen stehen 54, der Stadt Altona 44, der Stadt Kiel 34 Stimmen zu, so lange ihre Actien nicht an Andere übertragen werden.)

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personenverkehr		Güterverkehr		Ganze Betriebs-einnahme	Gesammt-einnahme incl. Zweig-bahnen	Ausgabe incl. Zweig-bahnen	Reine Einnahme
	Personen	Ein-nahme Mark Ct.	Centner	Ein-nahme Mark Ct.	Mark Ct.	Mark Ct.	Mark Ct.	Mark Ct.
1845	372182	423547	1219981	311683	735230	768860	448230	320630
1846	416158	466213	1807584	431960	917917	1081334	607954	473380
1847	389709	460426	2353042	573476	1055557	1216955	670722	546232
1848	351058	398131	1350014	355863	886091	1175384	727732	447652
1849	390841	445292	. . . .	365236	922323	1236570	771124	465446
1850	401682	507095	1729084	355696	899588	1226383	780143	446240
1851	501636	580915	1944291	451600	1052868	1309574	756515	553058½
1852	419615	490328	1827969	438734	929062	1129544	685920½	443624

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug demnach die Betriebs-Ausgabe für 1845: **58$\frac{3}{10}$**, 1846: **56$\frac{1}{4}$**, 1847: **55$\frac{1}{10}$**, 1848: **61$\frac{9}{10}$**, 1849: **61$\frac{4}{5}$**, 1850: **63$\frac{3}{5}$**, 1851: **57$\frac{3}{4}$**, 1852: **55$\frac{1}{5}$ Procent.**

8) Rentabilität.

Die bisher gezahlten **Dividenden** waren folgende: für 1845: **4**, 1846: **5**, 1847: **6**, 1848: **5**, 1849: **5⅓**, 1850: **4½**, 1851: **5½**, 1852: **5 Procent**. Dies giebt im Durchschnitt etwas über **5 Procent** jährlich.

Die Dividenden werden nach dem Kalenderjahre berechnet und vor dem 1. Juli jedes Jahres vertheilt. Sie sind in Altona und Kiel zahlbar.

9) Reservefonds.

Der zur Deckung außergewöhnlicher Ausgaben bestimmte **Reservefonds** entsteht durch Innehaltung einer Quote des Ertragsüberschusses. Diese Quote ist bis auf Weiteres auf ⅕ des vor der Dividendenvertheilung resultirenden Ertragsüberschusses bestimmt, doch ist der Ausschuß befugt, dieselbe nach Umständen zu vermindern oder bis zu ⅓ des Ueberschusses zu erhöhen. Ende 1852 besaß der Reservefonds (incl. einer Forderung an den Betrieb von **54,194 Mark** und mit den für 1852 überwiesenen **59,248 Mark**) **373,446 Mark**, wozu noch die bisher nicht bezahlten Vergütungen der Post für Wagentransporte in den Jahren 1849—1852 (zusammen **22,339 Mark**) kommen.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:

18 Locomotiven, und zwar: 9 von Hawthorn in Newcastle, 5 von Kitson, Thompson und Hewitson in Leeds, 4 von der belgischen société Cockerill;
14 Tender;
44 Personenwagen mit 2366 Plätzen;
242 andere Wagen (incl. 50 im Jahre 1852 vollendete).

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 3.

4. Anhalt-Cöthen-Bernburg (Privatbahn).

---

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **5470** Ruthen oder $2\frac{3}{4}$ Meilen. Die Bahn geht von **Bernburg** über Biendorf nach **Cöthen** und mündet hier in die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur **ein** Geleise und die Bahnkrone ist nur **15** Fuß breit. Das **Terrain** ist verhältnißmäßig ziemlich ungünstig; von Cöthen aus steigt die Bahn auf **1230** Ruthen um **40** Fuß, fällt dann auf **1650** Ruthen um **76** Fuß, steigt auf **520** Ruthen um **51** Fuß, fällt auf **440** Ruthen um **69** Fuß und steigt endlich auf **1620** Ruthen um **57** Fuß. Im Ganzen sind von Cöthen aus **2560** Ruthen steigend, **2150** Ruthen fallend und nur **760** Ruthen horizontal; die größte **Steigung** ist **1** auf **200**.

Hinsichtlich der **Krümmungsverhältnisse** zerfällt die Bahn in 9 gerade Linien von zusammen **3608** Ruthen und 8 Bogen von zusammen **1682** Ruthen, so daß fast der dritte Theil der Bahn aus Curven besteht. Der kleinste **Krümmungshalbmesser** beträgt **250** Ruthen.

Die **Dammschüttungen** (eine darunter ist über **30** Fuß hoch) und **Einschntte** sind ziemlich bedeutend. Die Zahl der **Bauwerke** ist **61**, woirunter 5 Brücken über die Fuhne, Ziethe u. s. w., und 56 Durchlässe, außerdem eine Wegüberführung über den Einschnitt an der Bernburger Grenze; die Zahl der Wegübergänge ist 41.

Die Schienen sind $4\frac{1}{2}$ Zoll hoch, oben $2\frac{1}{2}$, unten $2\frac{1}{8}$, in der Mitte $\frac{3}{4}$ engl. Zoll stark und wiegen pr. Fuß 20 Pfund; sie ruhen in gußeisernen Schienenstühlen von 18—22 Pfund auf eichenen Querschwellen, die 8 Fuß lang, **10—12** Zoll breit und **6** Zoll stark sind. (Dieselbe Construction findet sich auf den Bahnen von Magdeburg nach Potsdam und Wittenberge.)

3) Geschichte.

Im Mai 1844 suchte Kaufmann Steinthal aus Berlin um die Concession nach. Dieselbe wurde von der Bernburgischen Regierung am 3. Juni 1844 vorläufig, am 2. August d. J. definitiv ertheilt. Am 16. Aug. d. J. genehmigte der Herzog von Anhalt-Cöthen die Bildung der Actiengesellschaft. Die Genehmigung des Statuts erfolgte am 9. und 12. März 1845. Erste constituirende Generalversammlung zu Berlin am 13. März 1845. Definitive Genehmigung des Statuts 13. Oct. 1845. Beginn des Baues am 14. Novbr. 1845 unter Leitung des Oberingenieurs Heß. Erste Befahrung der Bahn am 25. August 1846; Eröffnung für den Verkehr am 10. Sept. 1846. Den Betrieb besorgte in den Jahren 1846—1849 die Magdeburg-Leipziger, vom 1. März 1849 bis 31. März 1850 die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft. Seitdem ist er — und zwar unter dem 18. April 1850 bis zum 1. April 1865 — von der Anhalt-Cöthenschen Regierung an zwei Privat-Unternehmer überlassen worden. Am 20. Febr. 1850 wurde zwischen dem Directorium und der Anhalt-Cöthenschen Regierung ein Vertrag abgeschlossen, den die Generalversammlung am 22. März 1850 genehmigte.

4) Anlagecapital.

Das Stammcapital beträgt **500,000** Thaler in Actien à **100** Thlr., wovon die Anhalt-Bernburgische Regierung ein Zehntel oder **50,000** Thlr. übernommen hat. Außerdem erhielt die Gesellschaft durch Verordnung vom 2. März 1846 die Befugniß, für **200,000** Thlr. unverzinsliche Eisenbahn-Cassenscheine in Apoints à **1** Thlr. anzufertigen, welche in allen Anhalt-Bernburgischen Landescassen zum vollen Nennwerth angenommen und auf Verlangen bei der Bernburgischen Kammer-Casse gegen baares Geld eingetauscht werden. Von diesen sind jedoch nur **150,000** Thlr. ausgegeben. Als Aequivalent hat die Gesellschaft bei der herzoglichen Landesregierung zu Bernburg eine gleichhohe Summe in zinstragenden Papieren deponirt, deren Zinsen der Gesellschaft zu Gute kommen. Im Ganzen kostet die Bahn **650,000** Thlr. oder pr. Meile **236,364** Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Die Anhalt-Bernburgische Kammer steht für ihre **500** Actien mit ihrer Zinsforderung **10 Jahre** vom Tage der Eröffnung des Betriebs der Bahn an gerechnet zurück, wenn sich nicht schon früher für die übrigen Actionaire außer den Zinsen zu **4 Procent** eine Dividende ergiebt. — In Gemäßheit des zwischen dem Directorium und der Anhalt-Cöthenschen Regierung abgeschlossenen, von der Gesellschaft am 22. März 1850 genehmigten Vertrags ist die Verwaltung der Bahn auf die gedachte Regierung übergegangen. Nach dem erwähnten Vertrage löst sich die Gesellschaft auf und veräußert die Bahn an die gedachte Regierung unter folgenden Bedingungen. Die Regierung gestattet der Gesellschaft die Emission von **500,000 Thlr.** Eisenbahn-Cassenscheinen. Für diese Concession zahlt die Gesellschaft **100,000 Thlr.** baar an die Regierungs-Hauptcasse und deponirt bei derselben **400,000 Thlr.** in **4-** resp. **4½ procentigen** Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen. Die von den deponirten Prioritäts-Obligationen aufkommenden Zinsen werden von der Regierung zur Verzinsung und Acquisition der in Privathänden befindlichen Actien im Belaufe von **45,000 Thlrn.** verwandt. Die Verzinsung erfolgt mit **2½ Procent** jährlich; zur Amortisation kommen jährlich mindestens **50 durch das Loos bestimmte Actien**, deren Inhaber **80 Thlr.** für jede erhalten. Sollte jedoch im Anschluß an die Eisenbahn eine andere über Bernburg hinaus führende Bahn gebaut werden, so erhöht sich jener Betrag auf **100 Thlr.**, sofern die Nettoeinnahme aus dem Betriebe der Anhalt-Cöthen-Bernburger Eisenbahn mindestens **2 Procent** des Actiencapitals beträgt. In diesem Falle kommen auch die im Besitz der Bernburger Regierung befindlichen Actien mit zur Verzinsung und Ausloosung. Sind jährlich für **500** oder mehr **Thaler** Actien ausgeloost, so werden von den deponirten Effecten jährlich für **400 Thlr.** oder verhältnißmäßig mehr veräußert und für den Erlös ein gleicher Betrag von Cassenscheinen eingelöst. Die Regierung ist befugt, den Betrieb der Eisenbahn auf eigene Rechnung zu übernehmen, oder an Privatpersonen zu übergeben. Nachdem sämmtliche Actien verloost sind, wird die Eisenbahn freies Eigenthum des Staats.

6) Verfassung.

Das **Directorium** besteht seit Vollendung des Baues aus 4 Mitgliedern und 2 Stellvertretern, gegenwärtig aber nur aus 3 Directoren

und einem Stellvertreter (der Letztere muß in Cöthen oder Bernburg wohnen) und hat seinen Sitz in **Cöthen**. Der **Ausschuß** besteht aus 11 Mitgliedern, von denen 9 von der Generalversammlung, 2 von den betreffenden Staatsregierungen ernannt werden, und hat seinen Sitz, von Jahr zu Jahr abwechselnd, in Berlin, Cöthen und Bernburg. Die **Generalversammlungen** werden gleichfalls in Berlin, Bernburg oder Cöthen gehalten. In denselben üben nur diejenigen Actionaire ein Stimmrecht aus, welche **10** oder mehr **Actien** besitzen. Auf **11—20** **Actien** kommen zwei, auf **21—30** **Actien** drei Stimmen u. s. f. Wer **91** oder mehr **Actien** besitzt, hat 10 Stimmen.

7) Frequenz und Einnahme.

Die Frequenz hat den Erwartungen so wenig entsprochen, daß die Betriebskosten bei weitem **nicht** gedeckt worden sind. Befördert wurden:

10. Sept. bis 31. Dec. 1846: 18,138 Personen und 24,773¼ Ctr.; Einnahme **6384 Thlr.**;

im Jahre 1847: 60,892 Personen und 125,018⅗ Ctr.; Einnahme **23,103 Thlr.**;

im Jahre 1848: 57,041 Personen und 94,374 Ctr.; Einnahme **20,145 Thlr.**

Dagegen betrug die Ausgabe 1847: **35,909 Thlr.** ca., 1848: **32,948 Thlr.** Die gesammten Betriebsausfälle in den Jahren 1847 bis 1849 betrugen **31,627 Thlr.** Ueber die Betriebsresultate der folgenden Jahre ist nichts bekannt gemacht worden.

8) Rentabilität. Reservefonds.

Nach den Statuten soll nach Eröffnung der Eisenbahn von dem jährlichen Reinertrage der Bahn eine vom Gesellschaftsausschusse zu bestimmende, aber nicht unter ¼ **Procent** des Anlagecapitals betragende Summe zur Bildung eines **Reservefonds** zurückgelegt werden, welcher bis zu einem Betrage von **10 Procent** des Anlagecapitals zu bringen ist. Der nach Abzug des Reservefonds noch verbleibende Rest des Reinertrages soll als **Dividende** unter die Actionaire vertheilt werden. Bis **jetzt** ist **weder** die Bildung eines Reservefonds, **noch** die Vertheilung

einer Dividende möglich gewesen. Gegenwärtig werden die Actien jährlich (im Juli) mit **$2\frac{1}{2}$ Procent verzinst** (s. unter 5.).

9) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 4.

---

5. Großherzogl. Badische Staatseisenbahn.

---

1) Länge und Bahnlinie.

Länge von **Mannheim** bis **Haltingen** incl. **Zweigbahnen $39\frac{1}{5}$ Meilen.** Davon kommen 1) **$35\frac{1}{10}$ Meilen** auf die **Hauptbahn**, nämlich: **$2\frac{1}{2}$ Meilen** von Mannheim bis Heidelberg, **$7\frac{3}{10}$ Meilen** von Heidelberg bis Carlsruhe, **$9\frac{4}{5}$ Meilen** von Carlsruhe bis Offenburg, **$8\frac{1}{2}$ Meilen** von Offenburg bis Freiburg, **$7\frac{3}{5}$ Meilen** von Freiburg bis Haltingen bei Basel; 2) **$3\frac{1}{2}$ Meilen** auf die **Zweigbahnen**, nämlich: **$\frac{3}{5}$ Meilen** von Oos bis Baden, **$1\frac{3}{5}$ Meilen** von Appenweier bis Kehl, **$1\frac{3}{10}$ Meilen** von Mannheim bis Friedrichsfelde (die letztere wird von den Zügen der Main-Neckar-Bahn befahren). Die Stationen und Haltepunkte sind: **Mannheim**, Friedrichsfeld, **Heidelberg**, St. Ilgen, Wiesloch, Langenbrücken, Bruchsal, Untergrombach, Weingarten, Durlach, Ettlingen, Malsch, Muggensturm, Rastadt, **Oos**, **Baden**, Sinzheim, Steinbach, Bühl, Ottersweier, Achern, Renchen, Appenweier, Legelshurst, Kork, **Kehl**, Windschläg, **Offenburg**, Niederschopfheim, Friesenheim, Dinglingen, Kippenheim, Orschweier, Herbolzheim, Kenzingen, Riegel, Emmendingen, Denzlingen, **Freiburg**, Schallstadt, Krozingen, Heitersheim, Müllheim, Schliengen, Bettingen, Rheinweiler, Kleinkems, Efringen, Eimeldingen, Haltingen. Von letzterem Punkte wird die Bahn noch bis **Basel** (**$1\frac{1}{4}$ Meile** entfernt) fortgesetzt.

2) Beschreibung der Bahn.

Ueber zwei Drittel der Bahn — etwa **27 Meilen** — haben **doppeltes** Geleise. Die **Spurweite** weicht von der der übrigen deutschen

Eisenbahnen ab und beträgt (nur mit Ausnahme der Zweigbahn von Mannheim bis Friedrichsfelde, welche gewöhnliche Spurweite hat) $1\frac{3}{5}$ Meter oder **5** Fuß **3** Zoll engl., also **$6\frac{1}{2}$** engl. Zoll mehr, als die gewöhnliche. Die ganze Kronenbreite des Dammes beträgt **25** Fuß.

Die Schienen (Brückschienen) wiegen zum größten Theile 14, zum kleinern $13\frac{1}{2}$—$15\frac{5}{6}$ Pfund pr. Fuß und liegen auf Quer- und Langschwellen von Föhren- und Eichenholz. Anfänglich wurden sowohl die eichenen Querschwellen, als auch die Langschwellen kyanisirt, d. h. mit einer Auflösung von doppeltem Chlorquecksilber oder ätzendem Sublimat getränkt; später (nach Verwendung eichener Langschwellen) nur die Querschwellen. Neuerdings ist dieses Verfahren gar nicht mehr angewandt worden.

Die Länge der **horizontalen Strecken** beträgt im Ganzen über **$14\frac{1}{4}$** Meilen, die größte Steigung **1** auf **189**, das Steigen im Ganzen **1084**, das Fallen **455** Fuß. Von Mannheim, als dem niedrigsten, bis Freiburg, als dem höchsten Punkte der Bahn, steigt die Bahn um **583** Fuß.

Die Länge der **geraden Strecken** beträgt gegen **27** Meilen. Die kleinsten **Krümmungshalbmesser** von **580** und **600** Fuß kommen nur auf den Zweigbahnen vor.

Die Erd- und Felsenarbeiten waren namentlich auf der Bahnstrecke von Freiburg bis zur Schweizergrenze bedeutend. Die höchsten Dämme sind **17** Fuß hoch, die tiefsten Einschnitte **40** Fuß tief. Die bedeutendsten **Brücken** sind: über die Pfinz bei Durlach, über die Kinzig bei Offenburg, über die Murg bei Rastatt, drei Brücken über die Elz u. s. w.

Unweit Efringen, etwa **1** Meile von Basel, kommen drei Tunnels durch den Isteiner Kloß vor, welche resp. **776**, **400** und **2003** Fuß lang sind.

3) Geschichte.

Der Bau der Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizergrenze beruht auf dem Gesetze vom 29. März 1838. Die Bahn wurde in 13 Sectionen getheilt. Auf der ersten, von Mannheim bis Heidelberg, begann der Bau im Sept. 1838. Die Eröffnung der einzelnen Strecken erfolgte in folgenden Abschnitten:

2

am 12. Sept. 1840 von Mannheim bis Heidelberg;
am 10. April 1843 von Heidelberg bis Carlsruhe;
am 1. Mai 1844 von Carlsruhe bis Rastatt;
am 6. Mai 1844 von Rastatt bis Oos;
am 1. Juni 1844 von Oos bis Offenburg u. von Appenweier bis Kehl;
am 25. Juli 1845 von Oos bis Baden;
am 31. Juli 1845 von Offenburg bis Freiburg;
am 1. Juni 1847 von Freiburg bis Müllheim;
am 14. Juni 1847 von Müllheim bis Schliengen;
am 8. Nov. 1848 von Schliengen bis Efringen;
am 20. Januar 1851 von Efringen bis Haltingen.

Am 27. Juli 1852 wurde über die Weiterführung der Eisenbahn bis Basel ein Staatsvertrag mit der Schweiz abgeschlossen.

4) Anlagecapital.

Die Anlagekosten bis Ende 1851 — Bau- und Betriebscapital — betrugen **31,921,956** Fl. rh., wovon auf den Bau der Bahn und der Gebäude ungefähr **27,590,000** Fl. kommen. Hierbei ist jedoch das Anlagecapital der Mannheim-Friedrichsfelder Zweigbahn weggelassen. Auf die Meile kommen demnach ca. **494,340** Thlr.

5) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgaben	Ueberschuß
			für Pers. excl. Gepäck	für Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Fl. rh.	Fl. rh.	Fl. rh.	Fl. rh.	Fl. rh.	Fl. rh.
1840	73283	. . .	20637	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .
1841	260457	. . .	87068	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .
1842	307692	. . .	97319	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .
1843	792129	. . .	304448	20495	9065	334008	175448	158560
1844	1453056	355108	711026	173284	23785	908095	387485	520610
1845	1838486	1341737	963009½	553557½	34871	1551438	633728	917710
1846	2237555	2012605	1128960	831851	84770	2045580	955232	1090348
1847	2366857	2531149	1158693½	919183½	64616	2142493	1198457	944037
1848	2172026	1894718	992711½	761263	52788	1806762½	1124156	682606½
1849	1849238	2046582	863342	804066	48390	1715798½	891860	823938
1850	1958994	2174897	1087674½	860459	50569	1998702	876083	1122619
1851	2005164	2774241	1096489	977124	52789½	2126402	867869½	1258532½
1852	2189027	3227006	1167390	1303299	. . .	2470689	. . . .	. . . .

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrugen die Gesammtausgaben 1843: **52½**, 1844: **42⅔**, 1845: **40⅚**, 1846: **46$\frac{7}{10}$**, 1847: fast **56**, 1848: **62⅕**, 1849: **52**, 1850: **43⅚**, 1851: **40⅘** Procent.

Das Anlagecapital verzinste sich 1843 mit **3⅓**, 1844 mit **4⅗**, 1845 mit **5¼**, 1846 mit **4⅗**, 1847 mit **3⅘**, 1848 mit noch nicht **2½**, 1849 mit **2$\frac{7}{10}$**, 1850 mit **3⅗**, 1850 mit beinahe **4** Procent.

6) Betriebsmaterial.

Ende 1851 waren vorhanden:

66 Locomotiven (4 mit 8, die andern mit 6 Rädern, alle mit Expansion versehen), nämlich: 6 von Sharp & Roberts in Manchester, 9 von Stephenson in Newcastle, 4 von Norris in Philadelphia, 9 von Meyer in Mühlhausen, 38 von Emil Keßler in Carlsruhe;

302 Personenwagen (74 gemischte, 11 zweiter, 142 dritter und 75 vierter Classe) mit 12,998 Plätzen;

61 Gepäck- und Postpackwagen;

70 Pritschwagen;

17 Equipagewagen;

9 Pferdewagen;

556 Güterwagen (wovon 282 bedeckte u. 274 offene) mit 47,260 Ctr. Ladungsfähigkeit;

18 Briefpostwagen.

Die Gesammtzahl der Wagen ist daher 1033.

---

6. Königl. Bayerische Staats-Eisenbahnen.

1) Länge und Bahnlinie.

Die bayerischen Staatseisenbahnen, so weit sie gegenwärtig vollendet oder im Bau begriffen sind, zerfallen in folgende Abtheilungen:

a) **Ludwigs-Südnordbahn,** von der sächsischen Grenze bei Hof bis Lindau am Bodensee, **76½ Meilen** lang. Diese Bahn geht von der **sächs. Grenze** über **Hof,** Oberkotzau, Schwarzenbach, Münchberg, Stambach, Marktschorgast, Neuenmarkt (von wo eine durch Privatmittel ins Leben gerufene **Zweigbahn** nach Baireuth geht), Untersteinbach, Culmbach, Mainleus, Mainroth, Burgkunstadt, Hochstadt, Lichtenfels (von hier wird auf Staatskosten eine **Zweigbahn** nach Coburg gebaut), Staffelstein, Ebensfeld, Zapfendorf, Breitengüßbach, **Bamberg,** Hirschaid, Eggolsheim, Forchheim, Baiersdorf, Erlangen, Eltersdorf, Poppendorf, Muggerhof (wo die Nürnberg-Fürther Bahn überschritten wird) nach **Nürnberg, 27½ Meilen;** — von da über Schwabach, Roth, Pleinfeld, Gunzenhausen, Wassertrüdingen, Oettingen, Nördlingen, Haarburg, Donauwörth, Meitingen, Gersthofen nach **Augsburg, 23 Meilen;** — endlich von **Augsburg** über Inningen, Bobingen, Großaitingen, Schwabmünchen, Westererringen, Buchloe, Pforzen, Kaufbeuern, Bießenhofen, Ruderatshofen, Aitrang, Günzach, Wildpoldsried, Betzigau, Kempten, Waltenhofen, Oberndorf, Immenstadt, Staufen, Harbatzhofen, Oberhausen, Hergatz, Schlachters, Oberreitnau nach **Lindau, 26½ Meilen.**

b) **Ludwigs-Westbahn,** von **Bamberg** über Staffelbach, Ebelsbach, Zeil, Haßfurt, Obertheres, Gädheim, Schonungen, Schweinfurt, **Würzburg,** Carlstadt, Gemünden, Lohr, **Aschaffenburg,** Klein-Ostheim bis zur kurhessischen Grenze bei Kahl in der Richtung auf **Hanau, 27$\frac{9}{10}$** Meilen lang.

c) **Maximiliansbahn,** von der würtembergischen Grenze bei **Ulm** bis zur österreichischen Grenze bei **Salzburg, 35⅔ Meilen.** Diese Bahn geht von **Ulm** über Neu-Ulm, Nersingen, Leipheim, Unter-Günzburg, Offingen, Burgau, Gabelbach, Jettingen, Dinkelscherben,

Mödenhofen, Gessertshausen, Westheim nach **Augsburg**, **11⅗** Meilen; — von **Augsburg** über Mering, Althegnenberg, Nanhofen, Maisach, Olching, Lochhausen nach **München**, **8¼** Meilen; — von **München** über Rosenheim bis Klesheim unweit **Salzburg**, **16 Meilen.**

d) **Zweigbahn** der vorigen Bahn von Rosenheim bis zur Grenze von Tyrol bei Kiefersfelden unweit Kufstein, **4½ Meilen.**

Dies giebt zusammen etwa **144½ Meilen.** Hiervon waren Ende November 1853 **über 101 Meilen** eröffnet, nämlich:

a) die ganze Ludwigs-Südnordbahn, **76½ Meilen**;
b) die Ludwigs-Westbahn von Bamberg bis Schweinfurt, **7¼ Meilen**;
c) die Strecke von Ulm über Augsburg bis München, mit Ausnahme des Stücks zwischen Dinkelscherben und Burgau, **17¼ Meilen.**

Außerdem wird noch die Anlegung einer Bahn von Nürnberg über Regensburg und Straubing bis an die österreichische Grenze bei Passau oder Schärding beabsichtigt, zu welcher die bayerische Regierung der österreichischen gegenüber vertragsmäßig verpflichtet ist, sowie einer Bahn von München über Freysing und Landshut nach Regensburg.

2) Beschreibung der Bahn.

Die ganze Bahn hat, mit unbedeutenden Ausnahmen, nur **ein** Geleise. Die Schienen sind größtentheils Doppel-T-Schienen von belgischem Eisen, **17½** Fuß lang, pr. bayer. Fuß 12½ Pfd. schwer, und ruhen in gußeisernen Stühlen, die theils auf Steinwürfeln, theils auf Querschwellen von Eichen- oder Föhrenholz befestigt sind. Im Uebrigen ist Folgendes über die einzelnen Bahnstrecken zu bemerken.

a) **Ludwigs-Südnordbahn,** von Augsburg bis zur sächs. Grenze. Der tiefste Punkt der Bahn liegt bei Bamberg **540** Fuß unter dem Nullpunkt des Donaupegels zu Donauwörth, der höchste Punkt zwischen Culmbach und Hof, im Fichtelgebirge, **703½** Fuß über jenem Nullpunkt, so daß zwischen diesen beiden Punkten eine Höhendifferenz von **1243½** Fuß stattfindet. Die Wasserscheide zwischen Main und Saale wird mittelst einer **18,462** Fuß langen **schiefen Ebene** bei Neuenmarkt erstiegen, deren Steigung **1** auf **40** beträgt. — Der **Bahndamm** ist bis Hof nur **15½** Fuß, von Hof bis zur sächsischen Grenze **27½** Fuß breit. — Die Strecke von Neuenmarkt bis zur Grenze, über **8 Meilen**, ist nach dem amerikanischen System, die übrigen **42 Meilen** nach eng-

lischem System gebaut*). — Die **Erdarbeiten** sind an vielen Stellen sehr bedeutend. Die Dämme erreichen eine Höhe von **70**, die Einschnitte eine Tiefe von **57** Fuß. Auch die **Kunstarbeiten** sind sehr beträchtlich; von Augsburg bis zur Grenze kommen **2 Tunnels** (einer bei Donauwörth, **554** Fuß lang, und einer durch den Burgberg bei Erlangen, **1050** Fuß lang) und 843 Brücken und Durchlässe vor. Die größten **Viaducte** und **Brücken** sind: über die Wertach bei Augsburg, über die Donau bei Donauwörth, über den Main bei Hochstadt, die Brücken unter der schiefen Ebene, die Viaducte über das Saalthal bei Moschendorf und Unterkotzau (der letztere ist 86 Fuß hoch). — Die Zahl der **Wegübergänge** im Niveau der Bahn beträgt 445, die der Bahnhöfe und Anhaltepunkte 36.

b) **Von Augsburg bis Lindau.** Der höchste Punkt der Bahn zwischen Günzach und Aitrang liegt **1437** Fuß über dem obengedachten Nullpunkte, der tiefste bei Lindau nur **2** Fuß über dem Nullpunkte. Zwischen dem höchsten und tiefsten Punkte der ganzen Südnordbahn findet daher eine Höhendifferenz von fast **2000** Fuß statt. Die größte **Steigung** zwischen Augsburg und Lindau ist **1** auf **100**. Der größte Theil dieser Strecke, nämlich **17¾** Meilen von Kaufbeuern bis Lindau, ist nach amerikanischem System gebaut. — Die **Erdarbeiten** waren noch weit bedeutender als auf der nördlichen Strecke. Der größte **Damm** der Südnordbahn und vielleicht der größte Eisenbahndamm in der Welt ist der über den Rentershofer Tobel, **181** Fuß hoch, **1800** Fuß lang und an der Krone **35** Fuß breit; er hat etwa **90** Millionen Cubikfuß Erde erfordert. Ein anderer Damm in der Nähe ist **87**, ein dritter **75** Fuß hoch. — Die **Kunstarbeiten** bestehen in **2 Tunnels** — bei Harbatzhofen, **1630** Fuß lang, und bei Staufen, **680** Fuß lang — und 459 Brücken, Durchlässen u. s. w. Die bedeutendsten **Brücken** sind: über die Iller bei Kempten, **115** Fuß hoch, **500** Fuß lang; über die Wertach bei Kaufbeuern, **40** Fuß hoch; ein Viaduct bei Staufen, **70** Fuß hoch, **600** Fuß lang; eine Brücke über das Laiblachthal bei Muthen, **87** Fuß hoch und **500** Fuß lang; zwei Durchfahrten unter Dämmen von **87** und **57** Fuß Höhe. — Zwischen Lindau und Donauwörth kommen **342 Wegübergänge** vor, worunter 9 unter und 3 über der Bahn.

---

*) Das erstere läßt viel stärkere Krümmungen und Steigungen zu, als das letztere, erheischt aber auch ganz anders construirte Locomotiven.

c) **Von Augsburg bis München.** Die Schienen sind einfache T=Schienen, pr. Fuß 13 Pfd. schwer, mittelst Keilen in gußeisernen Stühlen befestigt. Die größte Steigung ist **1** auf **300.** Augsburg ist der tiefste und der Hattenhofer Berg der höchste Punkt des Bahnterrains; der Höhenunterschied beträgt jedoch nur **206** Fuß. An vier Stellen, welche fast die halbe Bahnlänge einnehmen, besteht das Terrain aus Sümpfen oder sogenannten Moosen, von denen das Haspelmoos bei Hattenhofen das bedeutendste ist. Außerdem sind die Kunstarbeiten von keiner Erheblichkeit. Unter den 63 Brücken und Durchlässen ist die **325** Fuß lange hölzerne Brücke über den Lech die bedeutendste.

Ueber die übrigen Bahnstrecken sind noch keine speciellen Angaben bekannt geworden. Die größten Bauten zwischen Augsburg und Ulm sind ein **2500** Fuß langer, **94** Fuß tiefer Einschnitt bei Gabelbachgereuth und die Donaubrücke bei Ulm; auf der Westbahn aber ein **3000** Fuß langer, **86** Fuß tiefer Einschnitt im Faulenberg bei Würzburg und ein **3200** Fuß langer Tunnel durch den Schwarzkopf im Spessart.

3) Geschichte.

Die Bahn von Nürnberg bis an die sächs. Grenze sollte anfänglich durch eine Actiengesellschaft ausgeführt werden. Am 11. Februar 1836 wurde die Bildung derselben von der Regierung genehmigt, bis zum Dec. 1836 die Vorarbeiten beendigt, und am 12. Oct. 1837 die Erlaubniß zur Eröffnung einer Actiensubscription ertheilt, die am 7. Dec. d. J. stattfand. Am 2. und 3. März 1838 publicirte die Regierung die nähern Concessionsbedingungen und bestätigte im Decbr. dess. J. die Statuten, welche am 26. April 1839 publicirt wurden. Als sich aber die Ausführung des Baues in die Länge zog und die Generalversammlung am 30. Sept. 1840 beschlossen hatte, der Regierung zu erklären, daß die Gesellschaft sich nicht im Stande befinde, die Bahn von Bamberg bis an die sächs. Grenze zu bauen, dagegen die Regierung um Erlaubniß zum Bau in der Richtung gegen Coburg bitte, beschloß der König, die ertheilte Concession für erloschen zu erklären (19. Nov. 1840) und den Bau auf Staatskosten ausführen zu lassen. Am 14. Januar 1841 wurde zwischen der königl. bayerischen, königl. sächs. und der sachsen=altenburgischen Regierung ein Staatsvertrag über die binnen 6 Jahren zu vollendende Herstellung einer directen Eisenbahnverbindung zwischen Nürnberg

und Leipzig abgeschlossen. Der Beginn der Arbeiten auf beiden Bahnen wurde auf den 1. Juli 1841 festgesetzt. Durch königl. Entschließung vom 9. Febr. 1843 wurde für die Erbauung einer Eisenbahn von Augsburg über Nürnberg bis zur nördlichen Reichsgrenze bei Hof die Summe von **33 Mill. Fl.** als Maximum festgesetzt. Am 25. August 1843 genehmigte der König das Gesetz über den Bau einer Eisenbahn von der Reichsgrenze bei Hof bis Lindau am Bodensee, in welchem der Gesammtaufwand auf **51½ Mill. Fl.** festgesetzt war.

Die Bahn von Augsburg nach München war durch eine am 18. Juni 1836 und 3. Juli 1837 concessionirte Actiengesellschaft ausgeführt und am 4. Oct. 1840 eröffnet worden, ging aber am 1. Oct. 1844 durch Kauf in das Eigenthum des Staats über. Die Regierung kaufte sämmtliche Actien mit **3 Mill. Fl.** an sich, übernahm auch die beiden Anlehen mit **1,200,000 Fl.** und zahlte außerdem den Actionairs eine besondere Vergütung von **200,000 Fl.** Für den weitern Ausbau der Bahn bewilligten die Stände **2 Mill. Fl.**

Im Jahre 1846 (am 23. Mai) kam ein Gesetz zu Stande, nach welchem eine Staatsbahn von Bamberg über Würzburg und Aschaffenburg bis an die Reichsgrenze mit einem Aufwande von **29 Mill. Fl.** erbaut werden sollte, sowie gleichzeitig ein Gesetz über die Zweigbahn von Lichtenfels bis zur Grenze bei Coburg, für welche **1½ Mill.** bestimmt wurden.

Ueber die Bahn von Augsburg nach Ulm wurde am 25. April 1850 ein Vertrag mit Würtemberg, über die Bahnen nach Salzburg und Kufstein am 19. Juli 1851 ein Vertrag mit Oesterreich abgeschlossen. Nach dem letzteren sollen die Bahnlinien zwischen München und Salzburg, sowie zwischen Rosenheim und Kufstein bis zum 1. März 1856 vollständig vollendet sein. (Außerdem verpflichtet sich die bayerische Regierung, von Nürnberg aus eine Bahn über Regensburg bis an die Grenze des Kronlandes Oesterreich ob der Ens zu führen.) Für die Bahn nach Ulm ist das Baucapital zu **8 Mill. Fl.** angenommen, für die Bahn nach Salzburg und Kufstein zu **16,900,000 Fl.**

Die Eröffnung der bayerischen Staatsbahnen erfolgte in nachstehenden Abschnitten:

1839. 1. Sept. von München bis Lochhausen;
„ 27. Oct. von Lochhausen bis Olching;
„ 7. Dec. von Olching bis Maisach;
1840. 4. Oct. von Maisach bis Augsburg;

1844. 25. August von Nürnberg bis Bamberg;
„ 20. Nov. von Oberhausen bei Augsburg bis Donauwörth;
1846. 15. Febr. von Bamberg bis Lichtenfels;
„ 28. Mai von Oberhausen bis Augsburg;
„ 15. Oct. von Lichtenfels bis Neuenmarkt;
1847. 25. Aug. von Augsburg bis Kaufbeuern;
1848. 1. Nov. von Neuenmarkt bis Hof;
„ 20. Nov. von Hof bis zur sächs. Grenze;
1849. 1. April von Nürnberg bis Schwabach;
„ 15. Mai von Donauwörth bis Oettingen;
„ 20. Aug. von Oettingen bis Gunzenhausen;
„ 30. Sept. von Gunzenhausen bis Schwabach;
1852. 1. April von Kaufbeuern bis Kempten;
„ 1. Aug. von Bamberg bis Haßfurt;
„ 3. Nov. von Haßfurt bis Schweinfurt;
1853. 1. Mai von Kempten bis Immenstadt;
„ 1. Sept. von Immenstadt bis Oberstaufen;
„ 26. Sept. von Augsburg bis Dinkelscherben und von Burgau bis Neu-Ulm;
„ 12. Oct. von Oberstaufen bis Lindau.

4) Anlagecapital.

Bis Ende 1851 waren verausgabt: **24,388,766** Thlr. oder pr. Meile **381,074** Thlr.

5) Frequenz und Einnahme.

Im J. 1844 betrug d. Freq.	88,701 Perſ., d. Einnahme	**23,193** Thlr.
„ „ 1845 „ „ „	655,418 „ „ „	**303,167** „
„ „ 1846 „ „ „	861,489 „ „ „	**423,414** „
„ „ 1847 „ „ „	886,744 „ „ „	**503,332½** „
„ „ 1848 „ „ „	897,156 „ „ „	**524,061** „

Im Jahre 1850: 1,248,342 Personen, 2,590,238 Ctr.; Einnahme für Personen **629,375**, für Güter **445,389**, im Ganzen

1,188,660 Thlr.; Ausgabe **907,920** Thlr. oder **76⅓** Procent der Einnahme.

Im Jahre 1851: 1,292,425 Personen, 3,432,717 Ctr.; Einnahme für Personen **631,905**, für Güter **571,235**, im Ganzen **1,503,168** Thlr.; Ausgabe **880,482** Thlr. oder **58½** Procent der Einnahme.

Im Jahre 1852: 1,625,045 Personen, 4,804,280 Ctr.; Einnahme für Personen **773,796**, für Güter **913,912**, im Ganzen **1,773,448** Thlr.

Im Rechnungsjahre 1. Oct. 1852 bis 30. Sept. 1853: 1,827,620 Personen, 5,582,225 Ctr.; Einnahme für Personen **857,356**, für Güter, Gepäck und Vieh **1,211,731** Thlr., im Ganzen **2,069,087** Thlr.

Das Anlagecapital hat sich im Jahre 1850 mit 1½, 1851 mit 2½ Procent verzinst.

6) Betriebsmaterial.

Ende 1851 waren vorhanden:

67 Locomotiven, sämmtlich mit Expansion versehen, wovon 38 von Maffei in München, 18 von Keßler in Carlsruhe, 11 von Meyer in Mühlhausen;
67 Tender;
238 Personenwagen mit 9378 Plätzen;
72 Gepäckwagen;
10 Viehwagen;
1023 Güterwagen mit 106,720 Ctr. Ladungsfähigkeit.

7. Bergisch-Märkische Eisenbahn (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **15,464** preußische Ruthen oder **7¾** Meilen. Die Bahn geht von **Elberfeld** über die Stationen und Haltestellen Barmen, Rittershausen, Schwelm, Milspe, Gevelsberg, Haspe, Hagen, Herdecke, Wetter, Witten, Annen, Barop nach **Dortmund** und mündet hier in die Cöln-Mindener Eisenbahn, diese mit der Düsseldorf-Elberfelder verbindend. Der Bahnhof bei Elberfeld befindet sich auf dem Döppersberge und ist mit dem dortigen Bahnhofe der Düsseldorf-Elberfelder Bahn (in der Steinbeck) durch eine **246** Ruthen lange Verbindungsbahn verbunden, welche von den Düsseldorf-Elberfelder Zügen regelmäßig befahren wird.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur **ein** Geleise, doch ist auf der größern Hälfte (9021 Ruthen oder 4½ Meilen) der Unterbau in der für Doppelgeleis nöthigen Breite ausgeführt.

Das **Terrain** ist großentheils sehr uneben, ja bergig. Die größte **Steigung** ist **1** auf **85** und kommt dreimal auf zusammen **520** Ruthen vor; die Steigung **1** auf **95** kommt auf **476** Ruthen, die **1** auf **100** siebenmal auf zusammen fast **2** Meilen vor. Von Elberfeld aus sind **4826** Ruthen steigend, **8431** Ruthen fallend, **2207** Ruthen horizontal, und zwar beträgt das Steigen im Ganzen **362**, der Fall **604** Fuß. Die **geraden Linien** betragen zusammen **8293** (die größte derselben 1135), die **Krümmungen** **7171** Ruthen.

Die **Erdarbeiten** waren sehr bedeutend (zusammen wurden etwa 1 Mill. Schachtruthen Erde bewegt). Der größte Einschnitt ist der bei Martfeld zwischen der Ruhr und Wupper, **84** Fuß tief und **570** Ruthen lang, der größte **Damm** der über das Thal der Ennepe, **116** Fuß hoch und **130** Ruthen lang. Die **Kunstarbeiten** bestehen in 146 Brücken und Kanälen. Das größte Bauwerk auf der ganzen Bahn ist die Ruhr-

brücke bei Wetter, bestehend aus einer **400** Fuß langen Fluß- und einer **216** Fuß langen Fluthbrücke.

Der Oberbau besteht aus Schienen mit plattem Fuße und Hakennägeln, welche pr. Fuß 21 Pfd. wiegen und auf halbrunden Schwellen von Eichenholz, die **8** Fuß lang, **9—10** Zoll breit, **5—6** Zoll hoch sind, ruhen.

3) Geschichte.

Nachdem sich die 1835 gebildete, am 30. Juli 1836 constituirte Elberfeld-Wittener Eisenbahngesellschaft aufgelöst hatte, wurde am 14. Juli 1843 die Bildung der in Rede stehenden Actiengesellschaft gestattet, die am 18. und 19. Oct. d. J. ihre erste Generalversammlung hielt. Vorläufige Concession 8. März 1844. Statut bestätigt 12. Juli 1844. Beginn des Baues unter Leitung des Oberingenieurs **Märtens** im Herbst 1844. Die Direction trat in Wirksamkeit 5. April 1845. Am 9. October 1847 wurde die Strecke von Elberfeld bis Schwelm, 1½ Meile lang, am 28. Dec. 1848 **die ganze Bahn** (jedoch nur für Güter, für Personen erst am 9. März 1849) eröffnet.

In Gemäßheit eines am 23. Aug. 1850 abgeschlossenen Vertrags ist die Verwaltung der Bahn seit dem 15. Oct. 1850 an den Staat übergegangen. In der Generalversammlung am 21. Mai 1853 wurde die Ausführung der bereits am 3. Juni 1852 vorläufig concessionirten, **7 Meilen** langen Bahn von **Dortmund** über Hoerde, Unna und Wörl nach **Soest** (an der westphälischen Staatsbahn) einstimmig beschlossen. Die definitive Concession zu derselben wurde am 6. Juli 1853 ertheilt.

4) Anlagecapital.

1) **Actiencapital: 4,000,000 Thlr.**; der Staat hat dazu den 4ten Theil hergegeben und steht dafür 30 Jahre lang (von der vollständigen Eröffnung der Bahn an) mit den Zinsen den Privatactionairen so lange nach, bis diese **3½ Procent** erhalten haben; doch hört dieser den Privatactionairen eingeräumte Vorzug sofort auf, wenn nach Ablauf der ersten 10 Jahre nach vollständiger Eröffnung der Bahn sich in jedem von 5 auf einander folgenden Jahren ein Reinertrag von **4 oder mehr Procent** für das gesammte Actiencapital ergeben sollte.

2) **Prioritätsanleihen:**

a) erste Serie **1,100,000 Thlr.** zu **5 Procent**, und zwar **800,000 Thlr.** nach dem Beschlusse vom 11. August 1848 und dem Privilegium vom 2. Oct. 1848, und **300,000 Thlr.** nach den Beschlüssen vom 3. Mai und 18. Juni 1849 und dem Privilegium vom 28. Juli 1849 (zur Amortisation werden vom 2. Januar 1855 an jährlich **11,000 Thlr.** verwandt);

b) zweite Serie **1,050,000 Thlr.** zu **5 Procent** (mit 1 Procent Amortisation von 1855 an) nach den Beschlüssen vom 11. October und 29. November 1849 und dem Privilegium vom 11. März 1850. (Das Letztere bestimmt die Anleihe zu **1,300,000 Thlr.**, doch sollen **250,000 Thlr.** erspart und nicht emittirt werden.)

Die gesammten Anlagekosten werden **auf 6,039,000 Thlr.** oder pr. Meile **781,040 Thlr.** berechnet.

Für den Bau der Dortmund-Soester Strecke werden **5000** neue **Stammactien** Lit. B. à **100 Thlr.** und **13,500** neue **Prioritätsobligationen** à **100 Thlr.**, zusammen im Betrag von **1,850,000 Thlr.**, ausgegeben. Die letztern werden mit **4 Procent** verzinst und von 1860 an mit ½ **Procent** amortisirt. Das gesammte Actiencapital steigert sich dadurch auf **8 Mill. Thlr.**, wovon **4½ Mill.** in Stammactien.

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bei den übrigen preuß. Privatbahnen (s. Einleit.), jedoch mit der Abweichung, daß der Staat seit 15. Oct. 1850 die Verwaltung der Bahn übernommen hat. Die Dauer dieser **Staatsverwaltung** war anfangs auf 10 Jahre festgesetzt, durch den am 6. Juli 1853 bestätigten Nachtrag zum Statut aber ist die Verwaltung für immer auf den Staat übertragen.

6) Verfassung.

An die Stelle der bisherigen Direction der Gesellschaft und des Verwaltungsraths — jene aus 4 Mitgliedern und 4 Stellvertretern, dieser aus 12 Mitgliedern und 6 Stellvertretern bestehend — ist die **königl. Direction in Elberfeld** getreten, neben welcher zur Wahrnehmung der innern Rechte der Gesellschaft eine **Deputation** von 5 Mitgliedern und 5 Stellvertretern **besteht. — Elberfeld ist das Domicil der Gesell-**

schaft. — Die ordentlichen Generalversammlungen finden jährlich im Juni statt. In denselben ist jeder Actionair für je **3** Actien zu einer Stimme berechtigt, doch kann kein Privatactionair mehr als 30 Stimmen haben. Das Stimmrecht des Staats erstreckt sich jedesmal auf den dritten Theil aller übrigen in der Generalversammlung vertretenen Stimmen.

7) Frequenz und Einnahme.

Zwischen Elberfeld und Schwelm fuhren vom 9. Oct. 1847 bis 9. März 1849 446,297 Personen; Einnahme dafür **39,412** Thlr.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme.				Betriebs-Ausgaben	Reine Einnahme
			für Pers.	für Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1849	553027	2023728	88431	84434	24549 *)	197414	141283	56130
1850	483186	3424640	100534	138082	11954	250570	215305	35265
1851	477651	4455017	99104	177314	15564	291982	174147	117835
1852	502882	5432385	96494½	203440	14081½	314016	171823	142193

8) Rentabilität.

Für das Jahr 1849 blieb nach Zahlung aller Anleihezinsen mit **45,001** Thlr. noch ein Ueberschuß von **11,130** Thlr., der nicht zur Vertheilung kam. — Für 1850 waren **60,852** Thlr. Anleihezinsen zu zahlen, so daß sich statt eines Ueberschusses ein Deficit von **25,587** Thlr. ergab, das aus den noch disponibeln Baumitteln gedeckt werden mußte. — Für 1851 waren **85,874** Thlr. Anleihezinsen zu zahlen, so daß ein Ueberschuß von **31,961** Thlr. blieb, wovon **1** Procent Dividende vertheilt wurde. — Für 1852 wurden **1½** Procent Dividende bezahlt.

9) Reservefonds.

Von dem reinen Gewinne sollen jährlich mindestens **5** und höchstens **20** Procent als Reservefonds zurückgelegt werden, bis diese Er-

*) incl. 10,934 Thlr. Transporte für den Bahnbau.

sparnisse die Gesammtsumme von **5** Procent des Actiencapitals erreichen. Ende 1851 betrug der Reservefonds erst **1961** Thlr.; Ende 1852: **7614½** Thlr.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1851 waren vorhanden:

16 Locomotiven, nämlich 7 mit 6 Rädern und 9 mit 8 Rädern; ferner 2 von W. Norris in Philadelphia (nicht mehr dienstfähig); 6 von der société J. Cockerill in Seraing; 4 von A. Wever & Comp. in Elberfeld; 4 von Borsig in Berlin;

24 Personenwagen mit 1316 Sitzplätzen;

338 andere Wagen.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 5.

---

8. Berlin-Anhaltische Eisenbahn (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **31⅓** Meilen (genau 61,709 preuß. Ruthen). Davon kommen 1) **20½** Meilen auf die Hauptbahn von **Berlin** über Großbeeren, Ludwigsfelde, Trebbin, Luckenwalde, Jüterbog, Zahna, Wittenberg, Coswig, Roslau, Dessau nach **Cöthen,** wo sie in die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn mündet; 2) **10⅘** Meil. auf die Zweigbahn von **Jüterbog** (8¼ Meilen von Berlin) über Holzdorf, Herzberg, Falkenberg, Burgsdorf bei Mühlberg bis **Röderau** bei Riesa, wo sie in die Leipzig-Dresdner Eisenbahn mündet. Demnach bildet die Bahn bei Jüterbog eine Gabel, deren beide Aeste von da ab eine Länge von resp. **12** und **10⅘** Meilen haben.

2) Beschreibung der Bahn.

1) Die **Hauptbahn** von Berlin bis Cöthen hat auf **7¾ Meilen**, nämlich von Berlin bis Trebbin und von Zahna bis Wittenberg, ein Doppelgeleis, auf den übrigen **12½ Meilen** nur einfaches Geleise. Das 2te Geleis zwischen Trebbin und Luckenwalde sollte 1853 vollendet werden. Etwa ¾ des Oberbaues haben sogenannte Stuhlschienen, die pr. Fuß 19 Pfd. wiegen und in 15—18 Pfd. schweren Stühlen liegen; nicht ganz ¼ der Bahngeleise besteht aus breitbasigen Schienen, die pr. Fuß 21 Pfd. wiegen und in den Stühlen auf schmiedeeisernen Platten liegen. Die Schienen beider Sorten liegen theils auf kiefernen, theils auf eichenen Querschwellen. Das Planum ist **27** Fuß breit, also breiter als bei den meisten Bahnen. Von Berlin bis Cöthen sind **23,147⅔** Ruthen steigend, **17,225** Ruthen fallend, nur **41⅓** Ruthen ganz horizontal; im Ganzen steigt die Bahn um **476** und fällt um **332½** Fuß, so daß der Endpunct bei Cöthen um **143½** Fuß höher liegt, als der Anfangspunkt bei Berlin. Die stärkste Steigung beträgt **1** auf **288**. Die geraden Bahnstrecken sind zusammen **29,472⅔** Ruthen (eine darunter **4704** Ruthen) lang, die Curven **10,941⅓** Ruthen mit Halbmessern von **300—1000** Rthn. Die bedeutendsten **Bauwerke** sind die Brücken über die Elbe und Mulde, von denen jedoch die erstere bereits einige Jahre zuvor von der anhalt-dessauischen Regierung erbaut worden war und zugleich für den allgemeinen Verkehr dient; die Fluthbrücke durch das Elb- und Muldethal ist **900**, die über die Mulde bei Dessau **400** Fuß lang. Die Brücke über die schwarze Elster bei Premsendorf hat 25 Oeffnungen. Im Ganzen sind 21 Brücken von **21—330** Fuß lichter Weite und 164 von **2—21** Fuß lichter Weite erbaut worden. Der bedeutendste **Damm** ist der **600** Ruthen lange, **4—16** Fuß hohe Damm im Elb- und Muldenthale. — Von den **258 Wegübergängen** liegen 227 im Niveau oder in der Höhe der Bahn, 26 unter und 5 über der Bahn.

2) Die **Zweigbahn** von Jüterbog bis Röderau hat nur einfaches Geleise und zwar liegen hier sämmtliche Schienen in Stühlen von 15½—22 Pfd., wiegen pr. Fuß 20 Pfund und ruhen auf kiefernen Querschwellen, welche der Haltbarkeit wegen mit in Wasser aufgelöstem Kupfer- und Eisenvitriol getränkt sind. **3980** Ruthen sind horizontal, **13,405** Ruthen steigend, **3820** Ruthen fallend, und zwar beträgt das Steigen von Jüterbog an **123¾** Fuß, das Fallen nur

66 Fuß, das Maximum der Steigung aber 1 auf 346. Die geraden Strecken betragen 19013¾, die Curven (mit Halbmessern von 200 bis 1000 Ruthen) 2291¼ Ruthen. Die Erd- und Kunstarbeiten der Zweigbahn waren verhältnißmäßig nur unbedeutend; der bedeutendste Bau war der einer Brücke über das Thal der schwarzen Elster.

3) Geschichte.

Im Mai 1836 bildete sich in Berlin ein Comité zur Herstellung einer Bahn von Berlin, resp. Potsdam bis Riesa zum Anschluß an die Leipzig-Dresdner Eisenbahn, welches am 21. Mai deff. J. Erlaubniß zur Bildung einer Actiengesellschaft erhielt. Ende Juni deff. J. wurde das veranschlagte Actiencapital von 2½ Mill. Thlr. unterzeichnet. Am 6. März 1837 wurde die directe Bahn von Berlin bis Riesa, resp. bis zur sächs. Grenze gestattet, am 1. März 1838 aber die definitive Concession für diese Strecke verweigert, weil die Regierung einem Anschluß an die Magdeburg-Leipziger Bahn den Vorzug gab. Demnach wurde das ursprüngliche Project in das einer Bahn von Berlin nach Cöthen umgestaltet und diese am 4. Juni 1838 genehmigt. An die Stelle des ursprünglichen Statuts vom 22. April 1837 trat nun ein neues, das am 3. April 1839 von der Gesellschaft angenommen, am 15. Mai 1839 vom König bestätigt wurde. Die Gesellschaft nahm nun (durch Beschluß vom 16. März 1840) statt des bisherigen Namens einer Berlin-Sächsischen den einer Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft an. Am 15. April 1839 begann der Bau und schon am 1. Sept. 1840 konnte die Strecke von Cöthen bis Dessau eröffnet werden. Am 1. Juli 1841 fand die Eröffnung der Strecke von Berlin bis Jüterbog, am 18. August deff. J. die zwischen Dessau und Coswig, am 28. August zwischen Coswig und Wittenberg statt, worauf am 10. Sept. 1841 die ganze Bahn von Berlin bis Cöthen dem Verkehr übergeben wurde. — Der Bau der Zweigbahn von Jüterbog bis Riesa wurde von der Gesellschaft am 15. Jan. und 22. Mai 1844 beschlossen, von der Regierung am 23. Nov. 1844 genehmigt und am 2. Sept. 1845 der betreffende Nachtrag zum Statut bestätigt; am 8. Juni 1848 wurde auch für die 1½ Meilen lange sächsische Strecke Concession ertheilt. Erst am 29. Juli 1847 wurde der specielle Bauplan genehmigt, aber der am 1. Mai deff. J. begonnene Bau so schnell gefördert, daß am 1. Juli 1848 die Strecke von Jüterbog bis Herzberg (5 Meilen), am 1. Oct.

deſſ. J. nach einer Bauzeit von nur 17 Monaten die ganze Zweigbahn eröffnet werden konnte. (S. Nachtrag.)

4) Anlagecapital.

1) Das **Actiencapital** beträgt **6 Millionen Thaler** in Actien zu **200 Thlr.**, indem das urſprüngliche Capital von **3 Mill.** **Thaler** für die **Hauptbahn** (wozu das Königliche Seehandlungs-Inſtitut 400,000 Thlr. beigetragen hatte) in Folge der Beſchlüſſe vom 22. Mai 1844 und 28. April 1845 um den gleichen Beitrag erhöht worden iſt. Die Actien der 2. Emiſſion ſind zum Unterſchiede mit Litera B. bezeichnet.

2) Die **Anleihen** betragen **1½ Mill. Thlr.** zu **4 Procent** in **Prioritätsactien** mit einer einzigen Priorität und zwar:

a) **1 Mill. Thlr.** in Folge der Beſchlüſſe vom 16. März und 28. Octbr. 1840 (Privil. vom 7. Decbr. 1840),

b) **500,000 Thlr.** in Folge der Beſchlüſſe vom 29. Octbr. und 10. Decbr. 1841 (Privil. vom 18. Febr. 1842).

Zur **Verzinſung und Amortiſation** (die letztere hat am 1. Juli 1843 begonnen) des **Prioritäts-Actien-Capitals** werden jährlich **75,000 Thlr.** verwandt, ſo daß die Tilgung etwa 41 Jahre dauern und um 1884 beendigt ſein wird. Bis Ende 1852 waren **180,000 Thlr.** amortiſirt.

Das **geſammte Anlagecapital** beträgt hiernach **7½ Mill. Thlr.** oder pr. Meile **239,400 Thlr.** (Die Zweigbahn koſtet nur 2,195,022 Thlr.)

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bei den übrigen preußiſchen Privatbahnen. (S. Einleit.)

6) Verfaſſung.

Die ordentlichen **Generalverſammlungen** finden in Berlin im 3. oder 4. Monate des Jahres ſtatt. Die Stimmfähigkeit in denſelben wird durch den Beſitz von wenigſtens **10** Actien bedingt, ſo daß jeder Actionair zu ſo viel Stimmen berechtigt iſt, als er Dekaden von Actien beſitzt. — Die **Direction** beſteht nach dem Nachtrag zum Statut vom

28. Juli 1848 aus 8 Mitgliedern (früher aus 5 Mitgliedern und 3 Stellvertretern) und wird von dem **Verwaltungsrathe** gewählt. Der letztere, welcher die inneren Rechte der Gesellschaft vertritt, besteht aus 13 Actionairs. (Nach der ursprünglichen Bestimmung bestand er aus 6 Mitgliedern und 6 Stellvertretern, die von der Generalversammlung gewählt, und einem Vorsitzenden nebst dessen Stellvertreter, die von dem jedesmaligen Chef des Seehandlungs-Instituts ernannt wurden, so lange das letztere mindestens **1000** Stück Actien besaß.)

Ihr Domicil hat die Gesellschaft in Berlin.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
			für Pers.	für Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1841	...	....	...	...	...	174613	171906	2706
1842	318659	429009	378453	151278	14908	544639	314696	229943
1843	341974	892636	422973	261009	10621	694603	314718	379885
1844	361407	658646	462249	211304	8079	681632	408669	353081
1845	349463	702286	438432	207340	11015	656787	408206	306440
1846	356341	965508	430127	253432	13231	696790	371417½	373806
1847	330154	1507479	363759	376373	23261	763393	417998	399019
1848	330024	1098306	291182	257743	24316	573241	394106	218634
1849	332199	1376001	367317	314839	21668	703824	399765	323619
1850	385653	1763258	463025	383959	26939	873923	458741	485506
1851	353800	2393760	446129	474493	34183	954805	520808	530818
1852	366400	2995600	457053	591267	28684½	1077004	593018½	644666

Von den angegebenen Betriebsausgaben wurden jedoch aus dem Reservefonds gedeckt und sind daher der reinen Einnahme hinzugerechnet 1844: **80,118** Thlr., 1845: **57,860** Thlr., 1846: **48,433** Thlr., 1847: **53,624** Thlr., 1848: **39,499** Thlr., 1849: **19,560** Thlr., 1850: **70,325** Thlr., 1851: **96,820** Thlr., 1852: **160,681** Thlr.

Mit Einrechnung dieser Summen betrug die Ausgabe nach **Procenten** der Brutto-Einnahme

1844: **60**, 1845: **62**, 1846: **53⅓**, 1847: **54¾**, 1848: **68¾**, 1849: **56⅘**, 1850: **52½**, 1851: **54½**, 1852: **55** Procent.

8) Rentabilität.

Die bisher gezahlten Dividenden betrugen für 1842: **4½**, 1843: **6**, 1844: **6½**, 1845: **6¾**, 1846: **8**, 1847: **7¾**, 1848: **4**, 1849: **4**, 1850: **5**, 1851: **6**, 1852: **6** Procent. Dies giebt im Durchschnitt jährlich ca. **5⅞** Procent. (Im Juli jedes Jahres werden a conto der nach dem Schluß des Betriebsjahres sich herausstellenden Dividende **2** Procent für das verflossene Halbjahr bezahlt.)

9) Reservefonds.

Am Schlusse des Jahres 1851 betrug der Reservefonds (incl. 317,855 Thlr. aus dem Baufonds) **441,068** Thlr., Ende 1852 aber **492,084** Thlr.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:

35 Locomotiven (und Tender), sämmtlich mit 6 Rädern, worunter 15 von Stephenson in Newcastle, 1 aus der société du renard in Lüttich, 19 von Borsig in Berlin*);
89 Personenwagen mit 3444 Sitzplätzen;
328 Güter-, Vieh- und Lastwagen;
2 Schneepflüge;
2 Möbelwagen;
32 Materialien-Transportwagen.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 6.

---

*) 2 andere Locomotiven von Borsig sind seit 1850 außer Betrieb gesetzt.

9. Berlin-Hamburger Eisenbahn (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn geht von **Berlin** über Spandau, Seegefeld, Nauen, Paulinenaue, Friesack, Neustadt, Zernitz, Glöwen, Wilsnack, Wittenberge (wo die Magdeburg-Wittenberger Bahn einmündet), Warnow, Grabow, Ludwigslust, Hagenow (wo die mecklenburgische Eisenbahn abgeht), Pritzier, Brahlsdorf, Boitzenburg, Büchen (wo rechts die Lübeck-Büchener Eisenbahn, links eine Zweigbahn nach Lauenburg abgeht), Schwarzenbeck, Friedrichsruh, Reinbeck bis **Bergedorf**, wo die kleine von der Berlin-Hamburger Direction gleichfalls verwaltete Hamburg-Bergedorfer Bahn beginnt, an welche sich die Bahn **433¼ Ruthen** vom Endpuncte jener anschließt. Dies giebt mit Hamburg 25 Stationen und Anhaltepuncte. **Gesammtlänge von Berlin bis Bergedorf 36⅖ Meilen, dazu Länge der Zweigbahn von Lauenburg 1⅘ Meilen, also zusammen 38⅕ Meilen.**

2) Beschreibung der Bahn.

Ende 1852 waren fast **20 Meilen Doppelgeleise** vorhanden. Einschließlich der Strecke von Bergedorf bis Hamburg wird dasselbe eine Länge von **23¼ Meilen** erhalten. Die Schienen sind breitbasige oder Vignoles-Schienen, wiegen pr. Fuß 21—22½ Pfd. und liegen auf Querschwellen von Eichen- und Kiefernholz, die mit Kupfervitriol präparirt sind.

Von der ganzen Bahn bis Hamburg sind **24,183 Ruthen** horizontal, **19,758½ Ruthen** steigend und **31,934 Ruthen** fallend. Die Steigung beträgt im Ganzen **336⅔**, der Fall **426⅓ Fuß**, das Maximum der Steigung **1** auf **128** (nur auf 45¾ Ruthen), außerdem **1** auf **300**. Im Ganzen sind die Steigungsverhältnisse so günstig wie bei wenig andern deutschen Eisenbahnen von gleicher Länge. Die Länge der geraden Strecken beträgt **62,960 Ruthen**, die der Curven **12,915 Ruthen**.

Die **Erdarbeiten** betragen **1,650,000** Schachtruthen. Die **Kunstarbeiten** bestehen in 300 größern und kleinern **Brücken**, worunter keine von einiger Bedeutung. Die größern sind: über die Spree bei Charlottenburg, 6 Bogen; über die Havel bei Spandau; über die Stepnitz und Stecknitz; 7 über die Bille u. s. w. **Wegübergänge** kommen 400 vor (worunter 11 mit Ueberbrückungen).

3) Geschichte.

Einladung zur Subscription am 26. Septbr. 1840. Vorläufige Genehmigung der preußischen Regierung am 28. Januar 1841. Definitives Comité Juli 1841. Staatsvertrag zwischen Preußen, Dänemark, Mecklenburg-Schwerin, Hamburg und Lübeck, die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Hamburg auf dem rechten Elbufer betreffend, abgeschlossen am 8. Novbr. 1841 und ratificirt am 18. Febr. 1843. Actienzeichnung vom 1. Januar 1843 an. Vertrag zwischen Mecklenburg und Hamburg über die Betheiligung am Actiencapital 30. März 1843. Erste Generalversammlung und Annahme des Statuts zu Schwerin am 27. Juli 1843. Statut bestätigt von Preußen am 28. Febr. 1845, von Mecklenburg am 4. April, von Lübeck, Hamburg und Dänemark am 16., 21., 25. April 1845. Beginn des Baues unter Leitung des Ober-Ingenieurs Neuhaus am 6. Mai 1844. Am 15. Octbr. 1846 wurde die Strecke von Berlin bis Boitzenburg, am 15. Decbr. 1846 die ganze Bahn bis Bergedorf, resp. Hamburg (am 1. Decbr. 1846 fand die Uebernahme des Betriebs der **Hamburg-Bergedorfer Bahn** statt), am 15. Octbr. 1851 die **Zweigbahn** nach Lauenburg (bis zur Palmschleuse) eröffnet.

4) Anlagecapital.

1) **Actiencapital**: **8,000,000** Thlr. in Actien zu **200** Thlr. und zwar: **5,000,000** Thlr. in **25,000** Actien Lit. A., die im freien Verkehre sind, und **3,000,000** Thlr. in **15,000** Actien Lit. B., die zur Hälfte von der Mecklenburg-Schwerinschen Regierung, zur Hälfte von dem Senate der Stadt Hamburg übernommen sind.

2) **Prioritätsanleihen**: **6,000,000** Thlr. zu **4½** Procent, und zwar:

a) **5 Mill. Thlr.** in Apoints von 500, 200, 100 und 50 Thlr. nach dem Beschluß v. 28. Mai 1846 und dem Privilegium v. 27. Novbr. 1846 (Amortisation ½ Procent von 1848 an);

b) **1 Mill. Thlr.** in Apoints von 200 Thlr. nach dem Beschluß v. 31. Mai 1848 und dem Privilegium v. 11. August 1848 (Amortisation ½ Procent von 1849 an).

Dies giebt zusammen **14 Mill. Thlr.** oder pr. Meile circa **366,600 Thlr.** *).

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bei den übrigen preußischen Privatbahnen durch das preußische Gesetz vom 3. November 1838 geregelt, dessen Bestimmungen auch die andern betheiligten Regierungen angenommen haben. (S. Einleit.)

6) Verfassung.

Jährlich findet — spätestens im Monat Mai — eine ordentliche **Generalversammlung** in Ludwigslust statt. Nur die Inhaber von mindestens **5** Actien stimmen in den Generalversammlungen, und zwar für je **5** Actien mit einer Stimme. Die betheiligten Regierungen haben auf je **10** Actien eine Stimme.

Die Gesammtheit der Actionairs wird nach den Statuten durch einen **Ausschuß** von 20 Mitgliedern und 10 Stellvertretern repräsentirt, der in eine Berliner und eine Hamburger Section zerfällt. Diese Bestimmung ist neuerdings dahin abgeändert worden, daß sich in Hamburg, Berlin und Mecklenburg Ausschußdeputationen von resp. 12, 12 und 6 Mitgliedern befinden, mithin der ganze Ausschuß 30 ordentliche Mitglieder zählt.

Die **Direction** besteht nach den Statuten aus 7 Mitgliedern, von denen eins von der mecklenburgischen Regierung, eins von dem Senate

---

*) In der „Deutschen Eisenbahn-Statistik für 1851", so wie in der Zusammenstellung des „Preußischen Staatsanzeigers" über die im Königreich Preußen im J. 1852 im Betrieb befindlichen Eisenbahnen ist das Baucapital im Ganzen zu 16,153,000 Thlr. angegeben, wovon 9,548,000 Thlr. in Stammactien. Hierbei ist nämlich das Anlagecapital der Hamburg-Bergedorfer Bahn mitgerechnet.

der Stadt Hamburg, die übrigen 5 vom Ausschusse ernannt werden. Jene Bestimmung ist dahin abgeändert, daß die Direction jetzt nur noch aus 4 Mitgliedern besteht.

Der Sitz der Direction befindet sich in Berlin, doch ist ein Mitglied derselben nach Hamburg deputirt.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen *)	Güter Centner	Einnahme für Pers. Thlr.	für Güter Thlr.	außerdem Thlr.	zusammen Thlr.	Betriebs-Ausgabe Thlr.	Reine Einnahme Thlr.
1847	618946	1218734	394496	346653	31339	772488	474716	297772
1848	523145	1831190	418055	492145	14138	924339	577601	346738
1849	484724	2353222	486260	631419	24545	1142224½	529205	613019
1850	474569	2723418	519584	699401	33598	1252584	532258	720326
1851	545381	3168663	556823½	813792	26507	1397123	655862	741261
1852	617409	4397572	603879	969415	27421	1600714	704043½	896671

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1847: **61½**, 1848: **62½**, 1849: **39**, 1850: **35½**, 1851: **40**, 1852: **37** Procent.

Nach Bezahlung der Anleihezinsen, der Transitozölle, der Centnergelder für Bringen und Holen der Güter, des Antheils der Hamburg-Bergedorfer Gesellschaft u. s. w. blieb als Ueberschuß 1848: **2361** Thlr., 1849: **228,707** Thlr., 1850: **321,718¾** Thlr., 1851: **332,336** Thlr., 1852: **466,433** Thlr.

8) Rentabilität.

Der jährlich erlangte Reinertrag wird in folgender Weise vertheilt. Zuerst erhalten die Privatactionairs **4½ Procent** Dividende, dann erhalten die Actien Lit. B. **3½ Procent** Zinsen, hierauf wird eine Quote für den Reservefonds zurückgelegt (siehe unten); bleibt dann noch ein Rest des Reinertrags, so erhalten die Inhaber der Actien Lit. A. $\frac{5}{8}$ desselben, die übrigen $\frac{3}{8}$ fallen auf die Actien Lit. B. Haben die letzteren **4½ Procent** Dividende erhalten, so wird Alles, was von diesen $\frac{3}{8}$ noch übrig bleibt, zur successiven Amortisation der Actien Lit. B. verwendet.

---

*) excl. Extrazüge, Auswanderer und Militär-Transporte.

Die Actien Lit. A. erhielten an Dividende für 1847 (incl. 1 Procent Zinsen für das erste Quartal): **2½ Proc.**, 1848: **nichts**, für jedes folgende Jahr: **4½ Procent**. Dies giebt im Durchschnitt nicht ganz **3½ Procent** jährlich.

Dagegen wurden für die Actien Lit. B. gezahlt: für 1847 und 1848: **nichts**, für 1849: **3707 Thlr.**, für 1850: **46,718¾ Thlr.** (über 1½ Procent), für 1851: **57,336 Thlr.** (noch nicht 2 Procent), für 1852: **105,000 Thlr.** oder **3½ Procent**.

9) Reservefonds.

Nach dem Beschlusse vom 14. Mai 1850 (Nachtrag zum Statut vom 5. und 7. Mai 1851, bestätigt am 3. Juli deſſ. J.) soll derselbe jährlich mit wenigstens **90,000** und höchstens **140,000 Thlr.** dotirt werden. Sobald er **500,000 Thlr.** erreicht hat, wird das Minimum der jährlichen Dotation auf **50,000 Thlr.** ermäßigt.

Am 1. April 1852 betrug der Reservefonds **106,534 Thlr.** (worunter 50,000 Thlr. für 1850 und 50,000 Thlr. für 1851). Für 1852 wurden demselben **136,433 Thlr.** überwiesen. Bestand am 1. April 1853: **208,728 Thlr.**

10) Betriebsmaterial.

Am 1. April 1853 waren vorhanden:

50 Locomotiven, nämlich 20 gekuppelte, 10 große und 20 kleine (38 von Borsig, 4 von Stephenson, 8 von Sharp & Comp.);
50 Tender;
105 Personenwagen;
13 Gepäckwagen;
491 Güterwagen;
56 Viehwagen.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 7.

10. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **39,074** Ruthen oder **19$\frac{5}{6}$** Meilen. Die Bahn geht von **Berlin** über Zehlendorf, Potsdam, Werder, Großcreutz, Brandenburg, Wusterwitz, Genthin, Güsen, Burg nach **Magdeburg**, überschreitet hier die Elbe und steht mit der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn (deren Bahnhof sie benutzt) in directer Verbindung.

2) Beschreibung der Bahn.

Auf etwas über **7 Meilen** hat die Bahn ein **doppeltes Geleise**. Von den vorhandenen **57,146** Ruthen Bahngeleise haben **49,788** hochkantige Schienen in Stühlen, pr. Fuß 20 Pfd. schwer, **5560** R. (zwischen Berlin und Potsdam) hochkantige Schienen in Stühlen, pr. Fuß 14 Pfd. schwer, **1719** Ruthen breitbasige Schienen, pr. Fuß 22 Pfd. schwer. Dieselben liegen größtentheils auf **9** Fuß langen, **10** bis **12** Zoll breiten, **6** Zoll starken eichenen Querschwellen; nur **2122** Ruthen liegen auf mit Kupfervitriol präparirten kiefernen Schwellen.

8875 Ruthen der Bahn sind horizontal, **18,446** Ruthen steigend, **11,643$\frac{1}{2}$** Ruthen fallend; die Steigung beträgt **197**, der Fall **162$\frac{1}{2}$** F.; das Steigungsmaximum **1** auf **200** kommt nur einmal vor.

Die Erdarbeiten boten keine erheblichen Schwierigkeiten dar; auf der ganzen Bahn kommen nur zwei größere Einschnitte vor, bei Möser und Hohenwartha.

Den kostspieligsten Theil aller Bauwerke bilden die zahlreichen **Brücken**, von denen folgende die bedeutendsten sind: 1) 3 Brücken über die Havel bei Potsdam (2) u. Werder; die bei Potsdam sind von Eisen (mit Gitterconstruction) und Drehbrücken; 2) zwei Havelbuchtbrücken mit eisernen Sprengwerken; 3) Brücke über die Ehle zwischen Magdeburg und Burg mit 15 Oeffnungen; 4) drei Elbbrücken bei Magdeburg über die Strom-, Mittel- und alte Elbe.

3) Geschichte.

Im Jahre 1835 bildete sich eine Gesellschaft für den Bau einer Eisenbahn von Berlin nach Potsdam (3½ Meilen); am 29. Octbr. 1838 wurde diese Bahn eröffnet. Später bildete sich eine andre Gesellschaft zum Bau einer Bahn von Potsdam bis Magdeburg. Dieselbe erhielt am 21. Juli 1843 und 3. April 1844 die vorläufige Genehmigung des Staates. Beginn des Baues am 22. August 1844. Erste Generalversammlung am 24. October 1844. Definitive Concession und Bestätigung des Statuts am 17. August 1845. Eröffnung der Bahn von Potsdam bis zur Friedrichsstadt Magdeburg am 7. August 1846, von da bis zum Fürstenwalle am 19. August 1848. Von dem zuerst genannten Zeitpuncte an ist die Berlin-Potsdamer Bahn in den Besitz der Potsdam-Magdeburger Gesellschaft übergegangen.

Mit der Berlin-Potsdamer Gesellschaft wurde ein Vertrag wegen Veräußerung dieser Bahn an die Potsdam-Magdeburger Gesellschaft abgeschlossen und von der erstern am 11. Decbr. 1844, von der letztern am 5. Juni 1845, sowie von der Regierung genehmigt. Nach demselben erhält jeder Actionair der erstern für eine Actie von **100** Thlr. **200** Thlr. in vierprocentigen Obligationen, also eine Rente von **8** Procent.

4) Anlagecapital.

1) **Actiencapital: 4,000,000 Thlr.** in Actien zu **100 Thlr.**

2) **Prioritätsanleihen:**

a) **2,367,200 Thlr.** zu **4 Procent** nach dem Privilegium vom 17. August 1845 als Kaufgeld für die Berlin-Potsdamer Bahn (wovon 2,000,000 Thlr. in Obligationen Lit. A. zu 200 Thlr., bestimmt zur Abfindung der Actionairs der Berlin-Potsdamer Bahn, und 367,200 Thlr, in Obligationen Lit. B. zu 200 Thlr., statt der gekündigten Prioritäts-Actien der Berlin-Potsdamer Bahn); zur Tilgung dient ½ **Procent** des Capitalbetrags, wird jedoch für die nächsten 10 Jahre und bis eine Summe von **367,200 Thlr.** amortisirt sein wird, nur zur Tilgung der Obligationen Lit. B. verwendet.

b) **1,632,800 Thlr.** Lit. C. zu **4½ Procent** nach dem Privilegium vom 10. Juli 1846 (nach dem Privilegium vom 7. Novbr. 1846 wurde der anfängliche Zinsfuß von 4 auf 5 Procent erhöht, aber vom

1. Januar 1853 an wieder auf $2\frac{1}{2}$ Procent herabgesetzt); Amortisation $\frac{1}{2}$ Procent.

c) **1,500,000** Thlr. Lit. C. zu $4\frac{1}{2}$ Procent mit $\frac{1}{2}$ Procent Amortisation nach dem Privilegium vom 21. Juni 1847 (der anfängliche Zinsfuß war 5 Procent, ist aber seit dem 1. Jan. 1853 auf $4\frac{1}{2}$ Procent herabgesetzt).

d) **1,000,000** Thlr. Lit. D. zu 5 Procent mit $\frac{1}{2}$ Procent Amortisation nach dem Privilegium v. 27. Juni 1849 (gekündigt nach dem Beschlusse der Generalversammlung vom 5. Juli 1851).

e) **2,989,800** Thlr. Lit. D. neuer Emission zu $4\frac{1}{2}$ Procent nach dem Privilegium v. 17. Septbr. 1851, wovon aber **989,800** Thlr. zur Einlösung der noch nicht amortisirten ältern Obligationen Lit. D. dienten. (Amortisation $\frac{1}{2}$ Procent von 1854 an).

Dies giebt also ein Anlagecapital von **12,500,000** Thlr. oder pr. Meile **641,000** Thlr., wovon jedoch bis Ende 1852 nur **11,230,000** Thlr. oder pr. Meile **566,400** Thlr. wirklich verwendet waren.

5) Verhältniß zum Staate.

Dasselbe wie bei den übrigen preußischen Privatbahnen. (S. Einl.)

6) Verfassung.

Die ordentliche Generalversammlung findet der Regel nach jährlich im Mai statt. An den Generalversammlungen können nur solche Actionairs Theil nehmen, die 10 oder mehr Actien besitzen, und zwar giebt der Besitz von je 10 Actien eine Stimme, doch kann Niemand für seine Person mehr als 20 Stimmen abgeben. Der die Gesellschaft vertretende Ausschuß besteht aus 22 Mitgliedern, worunter 4 Mitglieder der Magistrate von Potsdam, Brandenburg, Burg und Magdeburg. Das Directorium besteht aus 3 ordentlichen und 3 stellvertretenden Mitgliedern. — Die Stadt Potsdam ist das Domicil der Gesellschaft und der Sitz ihrer Verwaltung.

7) Frequenz und Einnahme.

a) Berlin-Potsdamer Bahn.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgaben
			für Pers.	für Güter	außerdem	zusammen	
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1839	664828	7963	178077	4603	6526	189237	94195
1840	660162	29697	175564	12467	2785	190816	77217
1841	579481	53362	157950	13092	3806	174848	74276
1842	500906	88812	145382	12866	5247	163495	67509
1843	454922	138734	156296	17750	4940	178986	75124
1844	435619	131497	163654	17823	6287	187764	77608
1845	407192	151695	155927	20350	5287	181564	73353
1846 (bis 6. Aug.)	259475	90223	99630	11842	1925	113397	47120

b) Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme.				Betriebs-Ausgaben	Reine Einnahme
			für Pers.	für Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1846 (7. Aug. bis 31. Dec.)	. . .	. . . .	149859	35577	1488	186924½	94229	92695½
1847	707367	772958	421322	173361½	6025	600709	268295	332414
1848	739608	869727	448557	213872	5278	667707	334992	332715
1849	682774	1190709	464285	303658	9931	777875	348026	429849
1850	709144	1349183	536262	336212	6766	879241	344027	535214
1851	675636	1493418	556276	350417	11548	918240	346412	571828
1852	655801	1728996	547629	396570	18154	962352	390318	572034

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1846: **50**, 1847: **44⅔**, 1848: **49½**, 1849: **45**, 1850: **39⅛**, 1851: **37¾**, 1852: **40½** Procent.

8) Rentabilität.

Bis zum Jahre 1848 incl. wurden die Actien mit **4** Procent aus dem Baufonds verzinst. Nachher wurden nur Dividenden gezahlt, und zwar für 1849: **1½**, für 1850: **3**, für 1851: **3½**, für 1852 ebenfalls **3½** Procent. Im Durchschnitt kommen demnach auf jedes Jahr (1849 bis 1852) **2⅞** Procent.

9) Reservefonds.

Die jährlich zum Reservefonds zurückzulegende Summe darf nicht unter **1** und nicht über **2** Procent des Anlagecapitals betragen, doch findet die Ansammlung des Reservefonds nur insoweit statt, als derselbe nicht mehr als **10** Procent des gesammten Anlagecapitals beträgt.

Ende 1852 war der Reservefonds mit **200,000** Thlr. dotirt.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:

29 Locomotiven, wovon 6 von Stephenson in Newcastle, 2 von Taylor & Comp., 1 von Longridge & Comp., 16 von Borsig in Berlin, 2 aus der Maschinen-Fabrik der Magdeburg-Hamburger Dampfschifffahrts-Compagnie in Buckau;

79 Personenwagen;

196 andere Wagen.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, Actiencurs der Berlin-Potsdamer Eisenbahn Nr. 8. und der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn Nr. 9.

11. Berlin-Stettiner Eisenbahn (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **22¾** Meilen. Die Bahn zerfällt in eine **35,703½** preuß. Ruthen oder **18⅛** Meilen lange Hauptbahn von **Berlin** über die Stationen Bernau, Biesenthal, Neustadt-Eberswalde, Angermünde, Passow, Tantow nach **Stettin**, und eine **4⅔** Meilen lange Zweigbahn von **Stettin** über Finsterwalde, Damm und Carolinenhorst nach **Stargard**, wo die Stargard-Posener Bahn beginnt, deren Züge jedoch die ganze Strecke von Stettin bis Posen befahren.

2) Beschreibung der Bahn.

Die ganze Bahn hat nur einfaches Geleise, auch beträgt die Kronenbreite des Planums größtentheils nur **14** Fuß, doch haben sämmtliche hohe Dämme, Durchstiche, Brücken und Durchlässe die doppelte Breite, und das Terrain für das zweite Geleise ist auf der ganzen Bahnlinie erworben. Der **Oberbau** besteht aus breitbasigen Schienen, von denen der Fuß theils 17, theils 20 Pfd. wiegt, und zwar haben auf der Hauptbahn etwa ⅚, auf der Zweigbahn etwa ⅕ der vorhandenen Bahngeleise leichtere Schienen. Die Schienen liegen auf eichenen, **7¾** Fuß langen, **10** Zoll breiten und **6** Zoll hohen Querschwellen, welche fast sämmtlich — theils mit Kupfervitriol-, theils mit Eisenvitriol-Auflösung — kyanisirt sind. Von Berlin bis Stettin sind **6930½** Ruthen horizontal, **13,982** Ruthen steigend, **14,891** Ruthen fallend, und zwar beträgt die Erhebung im Ganzen **370**, das Fallen **457** Fuß, die größte Steigung **1** auf **240**. Von der Zweigbahn sind **4162** Ruthen horizontal, **3680** Ruthen steigend (um 115¾ Fuß), **1310** Ruthen fallend (um 23½ Fuß); größte Steigung **1** auf **320**. Die geraden Strecken betragen auf der ganzen Bahn **36,013** Ruthen (größte 3510 und 3470), die Krümmungen **8803** Ruthen (mit Halbmessern von 138—1064 R.).

Die größten Schwierigkeiten beim Bau waren bei Stettin (Abgrabung einer Berglehne), Pommerensdorf (Einschnitt und Damm von 51½ Fuß Höhe) und Marienhof (Durchstich von 600 Ruthen Länge und 32 — 36 Fuß Tiefe) zu überwinden. Der höchste Damm ist der über den Finow-Canal bei Neustadt (74 Fuß hoch).

An **Kunstarbeiten** waren 48 Brücken, 31 Doppel- und 85 einfache Durchlässe, 68 Seitendurchlässe, 28 Brücken und Durchlässe durch Seitenwege, 17 Ueber- und Unterbrückungen für Communicationswege auszuführen. Die bedeutendsten **Brücken** sind die über den Finow-Canal (42 Fuß hoch), über die Schwärze (in einem 49 Fuß hohen Damme), und über den Pechbach (unter einem 56 Fuß hohen Damme).

3) Geschichte.

Constituirung des Berlin-Stettiner Eisenbahn-Comités in Stettin am 14. März 1835. Erweiterung desselben am 1. März 1836. Vorläufige Genehmigung des Königs am 18. März 1836. Erste Generalversammlung der Actionairs am 18. März 1839; zweite am 3. Octbr. dess. J. (bis dahin waren nur etwa 1 Mill. Thlr. unterzeichnet). Am 12. Decbr. 1839 bewilligte der altpommersche Communal-Landtag eine Zinsgarantie von 4 **Procent** für die noch nicht gezeichneten Actien auf 6 Jahre vom vollendeten Bau der ganzen Bahn an (genehmigt am 3. Febr. und 19. März 1840). Vereinbarung des Statuts und Wahl des Directoriums und Verwaltungsraths am 13. — 15. Juni 1840. Bestätigung des Statuts am 12. Octbr. 1840. Beginn des Baues unter Leitung des Ober-Ingenieurs **Arndt** im Frühjahr 1841. Eröffnung der Strecken von Berlin bis Neustadt-Eberswalde am 30. Juli 1842, von Neustadt bis Angermünde am 15. Novbr. 1842, von Angermünde bis Stettin und somit der ganzen Hauptbahn am 15. August (für den Güterverkehr am 16. Septbr.) 1843. In der Generalversammlung am 26. Mai 1843 wurde die Anlage einer **Zweigbahn von Stettin nach Stargard** beschlossen, dieser Beschluß auch am 26. Januar 1844 von der Regierung bestätigt, aber erst am 29. April 1846 wurde diese Zweigbahn eröffnet. Am 10. August 1847 wurde der Betrieb derselben auf 6 Jahre von der Stargard-Posener Eisenbahngesellschaft übernommen.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **4,824,000** Thlr. in Actien zu **200** Thlr.

Das anfängliche Actiencapital betrug nur **2,724,000** Thlr., wurde aber durch Beschluß vom 26. Mai 1843 (bestätigt am 26. Jan. 1844) um **1,500,000** Thlr. und durch Beschluß vom 28. Mai 1846 (bestätigt am 29. Januar 1847) um **600,000** Thlr. vermehrt.

2) Prioritätsanleihe: **800,000** Thlr. zu **4½** Procent.

Bereits durch das Privilegium vom 13. Februar 1843 wurde eine Schuld von **500,000** Thlr. in Obligationen zu **200** Thlr. und mit **4** Procent Zinsen creirt. An die Stelle derselben trat durch Beschluß vom 25. Mai 1848 und Privilegium vom 25. Juni dess. J. eine fünfprocentige Anleihe von **800,000** Thlr., deren Zinsfuß nach dem Beschluß vom 30. Mai 1851 (bestätigt am 9. Sept. dess. J.), seit 1. Jan. 1852 auf **4½** Procent herabgesetzt worden ist. Zur allmäligen Tilgung dieser Schuld wird vom Jahre 1849 an jährlich ½ Procent des Capitalbetrags nebst den ersparten Zinsen verwendet, so daß die Anleihe jährlich **40,000** Thlr. kostet.

Das gesammte Anlagecapital beträgt demnach **5,624,000** Thlr. oder pr. Meile **247,000** Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bei allen preußischen Privatbahnen unter eigner Verwaltung. (S. Einleit.)

6) Verfassung.

Das **Directorium** besteht aus 7 Mitgliedern, die in Stettin wohnhaft sein müssen. Als Vertreter der innern Rechte der Gesellschaft gegen das Directorium dient ein aus 15 Mitgliedern (von denen mindestens 8 in Stettin wohnen müssen) bestehender **Verwaltungsrath**. Die ordentliche jährliche **Generalversammlung** findet am letzten Donnerstag im Monat Mai statt. Zur Theilnahme an den Beschlüssen der Generalversammlungen gehört der Besitz von mindestens 5 Actien, und zwar geben 5—14 Actien eine Stimme, 15—24 Actien zwei, 25—39 Actien drei, 40—59 Actien vier, 60—89 Actien fünf, 90—119 Actien sechs,

120—159 Actien sieben, 160—199 Actien acht, 200 und mehr Actien 10 Stimmen; mehr als 10 Stimmen kann Niemand abgeben.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme.				Betriebs-Ausgaben	Reine Einnahme
		Centner	für Pers. Thlr.	für Güter Thlr.	außerdem Thlr.	zusammen Thlr.	Thlr.	Thlr.
1844	272584	758808	275745½	131111	7094	413950	193321	220629
1845	262543	882042	273904	154877	7398	436179	199426	236753
1846	372127	1079411	337297	188302	3391	528990½	286440	242550
1847	297499	1540612	343321	271034	6366	673028	341183	331845
1848	279768	1258677	312332½	228453	2798	605065	387867½	217198
1849	272528	1048653	372161	225420	7323	670553	375502	295051
1850	263518	1142805	429719	251737	8317	761560	401916½	368431
1851	273969	1319114	447935	296783	13385	831902½	450881	434563
1852	307346	1582357	465606	368894	11290	931752	554690	464083½

Von der angegebenen Ausgabe wurden aus dem Reservebaufonds gedeckt und sind der reinen Einnahme wieder zugerechnet 1850: **8788**, 1851: **53,542**, 1852: **87,021½** Thlr.

Mit diesen Beträgen betrugen die Ausgaben nach Procenten der Brutto-Einnahme

1844: **47**, 1845: **45¾**, 1846: **54**, 1847: **50**, 1848: **64**, 1849: **56**, 1850: **52¾**, 1851: **54⅕**, 1852: **59½** Procent.

Vom Jahre 1847 an bezieht sich die Zahl der transportirten Personen und Centner nur auf die Hauptbahn, während sich die ganze Einnahme und Ausgabe auf die ganze Bahn bezieht.

Die Einnahme von der Zweigbahn betrug 1846: **37,849**, 1847: **52,307**, 1848: **61,482**, 1849: **65,649**, 1850: **71,787**, 1851: **73,799**, 1852: **85,962** Thlr. Soviel beträgt nämlich die Vergütung, welche die Stargard-Posener Gesellschaft für den ihr überlassenen Betrieb der Zweigbahn gezahlt hat.

8) Rentabilität.

Aus den Einnahme-Ueberschüssen werden zunächst 4 Procent Actienzinsen entnommen, der Ueberrest als besondere Dividende vertheilt. An

Zinsen und Dividenden zusammen wurden gezahlt für 1844: **5**, 1845: **5⅙**, 1846: **5¼**, 1847: **6**, 1848: **4**, 1849: **5⅕**, 1850: **6½**, 1851: **7⅔**, 1852: **8 Procent**. Dies giebt im Durchschnitt jährlich **5⅞ Procent**.

9) Reservefonds.

Diese Bahn besitzt einen doppelten Reservefonds: einen Reserve-Baufonds für die jährlich vorkommenden ordentlichen Hauptreparaturen und Ergänzungen, und einen Reservefonds für unerwartete Einnahme-Ausfälle, Verbesserungen und außergewöhnliche Ausgaben.

Der erstere entsteht durch den Ueberschuß der im Voraus veranschlagten Reparatur- und Ergänzungskosten über die jedesmaligen effectiven Ausgaben für diese Gegenstände. Ende 1852 betrug der Reserve-Baufonds **180,416 Thlr.** (Ende 1850: 253,830 Thlr.). — Der zweite Reservefonds (Extra-Reservefonds) wird dadurch gebildet, daß in den Fällen, wo Zinsen und Dividende mehr als **6 Procent** des Anlagecapitals ausmachen, von dem Betrage über **6 Procent** ein Fünftel zu dem genannten Reservefonds genommen wird. Der gedachte Fall ist bisher nur dreimal eingetreten. Für 1850 wurden diesem Reservefonds **6676**, für 1851: **20,420**, für 1852: **35,521 Thlr.** (statt der statutenmäßig verpflichteten Summe von 26,400 Thlr.) überwiesen.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:

28 Locomotiven: nämlich 7 von Sharp & Comp. in Manchester, 2 von Jones & Potts in Newton, 19 von Borsig in Berlin (die beiden von Jones & Potts sind außer Betrieb gesetzt; 3 haben 8, die andern 6 Räder);
72 Personenwagen;
210 andere Wagen.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 10.

12. Bonn=Cöln (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn beginnt am südwestl. Ende der Stadt **Cöln**, in der Nähe der St. Pantaleonskirche, läuft in ziemlicher Entfernung vom Rhein, aber in der Nähe des Vorgebirges über Brühl und mündet am südwestl. Ende der Stadt **Bonn** an der Poppelsdorfer Allee. Sie ist **7787** Ruthen oder beinahe **4** deutsche Meilen lang. Haltepuncte zwischen Cöln und Bonn: Kalscheuren, Brühl, Sechtem, Roisdorf.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn überschreitet die Festungsgräben von Cöln auf 2 hölzernen Brücken, einen Theil des Glacis auf einem **240** Fuß langen hölzernen Viaducte. Sowohl die Steigungs= als die Krümmungsverhältnisse sind sehr günstig; die größte Steigung ist **1** auf **300**, der kleinste Krümmungshalbmesser **502** Ruthen. Von Cöln aus steigt die Bahn um **64** und fällt um **37¾** Fuß; **3167** Ruthen sind steigend, **1740** fallend, **2880** horizontal. In Curven liegen **2235** Ruthen.

Das Planum ist **26** Fuß breit und auf eine Doppelbahn berechnet, doch ist der Oberbau vorläufig nur für **ein** Geleise eingerichtet. Die Schienen sind breitbasige oder Vignoles=Schienen, **15** Fuß lang, wiegen pr. Fuß 19 Pfd., ruhen an den Enden mittelst hölzerner Keile in gußeisernen Stühlen und liegen auf halbrunden eichenen Querschwellen von **8½** F. Länge und **11—13** Zoll Durchmesser.

Der tiefste Einschnitt (bei Sechtem) ist **17** Fuß tief, der höchste Damm **22** Fuß hoch. Die Bauwerke sind von keiner Erheblichkeit.

3) Geschichte.

Subscription im Jahre 1836. Erste Generalversammlung am 4. April 1837. Statut angenommen am 24. April 1837, abgeändert am 21. und 27. Septbr. 1840. Genehmigung des Bahnbaues am

6. Juli 1840, Bestätigung der Statuten am 11. Febr. 1841. Eröffnung der Bahn am 15. Febr. 1844.

Nach den Statuten ist die Gesellschaft nicht nur befugt, Zweigbahnen zum Anschluß an die rheinische Eisenbahn bei Cöln und an den Rhein bei Bonn anzulegen, sondern auch die Bahn bis an den Fuß des Siebengebirges auszudehnen. Die außerordentliche Generalversammlung vom 20. Decbr. 1852 ertheilte der Direction die Vollmacht, die Concession zur Fortführung der Bahn von Bonn bis Bingen, resp. Coblenz nachzusuchen und die ganze Angelegenheit definitiv zu ordnen. Die Generalversammlung am 30. Mai 1853 beschloß auf Antrag der Direction, in Erwartung der spätern Concession zur **Fortführung der Bahn bis Bingen, resp. Coblenz**, die nöthigen Schritte zur einstweiligen **Fortsetzung der Bahn bis an den Fuß des** Siebengebirges **(Rolandseck)** zu thun. Am 30. Sept. deff. J. traf die königl. Genehmigung dazu ein.

4) Anlagecapital.

1) **Actiencapital: 1,051,200 Thlr.** in Actien à **100 Thlr.**

(Das anfängliche Capital von 876,000 Thlr. wurde nach dem Beschluß der Generalversammlung vom 20. April 1846, genehmigt durch Cabinetsordre vom 15. Decbr. desselben J., um ein Fünftel oder 175,200 Thlr. erhöht.)

2) **Prioritätsanleihe: 115,300 Thlr.** zu **5 Procent** in Actien von **100** und **20 Thlr.** (Beschluß der Generalversammlung am 18. Mai 1848 und Privilegium vom 9. Septbr. 1848. Zur Amortisation ist **1 Procent** bestimmt, so daß die Anleihe jährlich **6918 Thlr.** kostet.)

Demnach kostet die Bahn **1,166,500 Thlr.** oder **pr. Meile ca. 295,300 Thlr.**

Behufs der Verlängerung der Bahn bis Rolandseck ist die Direction von der Generalversammlung am 30. Mai 1853 ermächtigt worden, eine Anleihe von **500,000 Thlr.** aufzunehmen und davon die frühere Anleihe zu tilgen.

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bei allen preußischen Privatbahnen. (S. Einleitung.)

6) Verfassung.

Die Gesellschaft hat ihr Domicil in Bonn. — Die Direction besteht aus 5 Mitgliedern und 5 Stellvertretern, der Verwaltungsrath aus 18 Mitgliedern. — In den Generalversammlungen geben 5—10 Actien eine Stimme, 11—25 Actien zwei, 26—55 Actien drei, 56—99 Actien vier, 100 oder mehr Actien fünf Stimmen.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter Centner	Einnahme für Pers. Thlr.	für Güter Thlr.	außerdem Thlr.	zusammen Thlr.	Betriebs-Ausgabe Thlr.	Reine Einnahme Thlr.
1844*)	537605	. . .	100702	2342	903	103947	51625	52322
1845	627929	. . .	124924	3160	1852	129936	56756	63180
1846	660066	33647	130252	5693	2268	138213	54116	84097
1847	634893	. . .	126545	8191	3707	138443	59683	80502
1848	608937	71509	111217	7176	824	119217	53524	65693
1849	565036	82310	106499	8007	2249	116755	50213	67413
1850	594400	71399	115851	9789	1860	127501	49976	78722
1851	565464	99361	109664	10863	2142	122669	55133	70339
1852	560620	98767	108946½	11029	2033½	122009	66725	60262

Von den angegebenen Ausgaben wurden im Jahre 1847: **1742**, 1849: **871**, 1850: **1247**, 1851: **2803**, 1852: **4977½** Thlr. aus dem Reservefonds gedeckt und sind daher der reinen Einnahme hinzugerechnet.

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1844: **49⅔**, 1845: **43⅗**, 1846: **39**, 1847: **41⅘**, 1848: **44⅘**, 1849: **43**, 1850: **38⅕**, 1851: **45**, 1852: **54⅔** Procent.

8) Rentabilität.

Die gezahlten Dividenden (incl. 5 Procent Zinsen) betrugen für 1844 (10½ Monate): **5⅜**, 1845: **7**, 1846: **7½**, 1847: **6½**, 1848: **5**, 1849: **6**, 1850: **6**, 1851 und 1852: je **5** Procent. Dies giebt durchschnittlich **6** Procent.

*) Nur 10½ Monate.

Die Zinsen werden halbjährlich gezahlt, die für jedes Jahr ausfallende etwaige Superdividende (über 5 Procent Zinsen) wird am 1. Juli des nächsten Jahres gezahlt.

9) Reservefonds.

Nach den Statuten tritt eine Ueberweisung an den Reservefonds nur dann ein, wenn für das verflossene Jahr wenigstens **6 Procent** unter die Actionairs vertheilt sind, und zwar erhält jener dann ein Fünftel des Ueberschusses. Anfang 1853 betrug der Reservefonds **25,613 Thlr.**

10) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:
8 Locomotiven (7 von Sharp Brothers & Comp., 1 von Regnier-Poncelet in Lüttich);
8 Tender; 44 Personenwagen mit 1872 Plätzen; 5 Gepäck- und 16 Güterwagen.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 11.

---

13. Braunschweigische Staatseisenbahn.

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: $15\frac{7}{8}$ geogr. Meilen. Die Bahn besteht zur Zeit aus folgenden 4 Strecken: 1) von **Braunschweig** bis **Wolfenbüttel** $1\frac{3}{8}$ M.; 2) von **Wolfenbüttel** über Schöppenstedt, Jerxheim

und Wegersleben bis **Oschersleben** zum Anschluß an die Magdeburg-Halberstadter Eisenbahn, $7\frac{3}{10}$ Meilen; 3) von **Wolfenbüttel** bis **Harzburg** über Börßum, Schladen und Vienenburg, $4\frac{1}{2}$ Meilen; 4) von **Braunschweig** über Vechelde bis zur **hannoverschen Grenze** zum Anschluß an die hannov. Staatsbahn, $2\frac{1}{2}$ Meilen. Von der zweiten Strecke liegen jedoch $2\frac{5}{12}$ Meilen auf preußischem, von der dritten $1\frac{4}{5}$ Meilen auf hannoverschem, zusammen also fast $4\frac{1}{4}$ Meilen auf fremdem Gebiete.

In der Ausführung begriffen ist eine **Zweigbahn**, welche unweit Börßum von der Wolfenbüttel-Harzburger Bahn ausgeht, über Salzgitter, Seesen und Gandersheim läuft und sich bei Kreiensen an die hannoversche Südbahn anschließt. Länge derselben ca. 7 Meilen.

2) Beschreibung der Bahn.

Etwas über 4 Meilen (von Wolfenbüttel bis zur hannoverschen Grenze) haben Doppelgeleise. Die Schienen (Vignoles-Schienen) wiegen pr. Fuß $18\frac{3}{4}$—$22\frac{1}{2}$ Pfund und liegen auf Querschwellen von Eichenholz.

Horizontal sind im Ganzen nur 5496 Ruthen oder über $2\frac{3}{4}$ M., steigend $8\frac{4}{5}$ Meilen, fallend $4\frac{3}{10}$ Meilen. Zwischen Braunschweig und Oschersleben steigt die Bahn um 110 und fällt um 90, von Wolfenbüttel bis Harzburg steigt sie um 557, von Braunschweig bis zur hannoverschen Grenze steigt sie um 32 und fällt um $14\frac{3}{4}$ Fuß. Die steilste Steigung beträgt 1 auf 45 und kommt auf 100 Ruthen zwischen Vienenburg und Harzburg vor. Von Wolfenbüttel bis Oschersleben ist die stärkste Steigung 1 auf 400, von Braunschweig bis zur hannoverschen Grenze 1 auf 368. — Auf allen Bahnen zusammen haben 1399 Ruthen eine Steigung von $\frac{1}{50}$ bis $\frac{1}{100}$, 2978 Ruthen eine solche von $\frac{1}{100}$ bis $\frac{1}{300}$.

Die Länge der geraden Strecken beträgt zusammen über $10\frac{1}{2}$ Meilen; die der Curven $5\frac{1}{4}$ Meilen; der kleinste Radius der Curven 273 preuß. Ruthen. In der ungefähren Höhe des natürlichen Terrains liegen $1\frac{7}{8}$ Meilen, auf Dämmen über 1 Fuß Höhe $11\frac{1}{2}$ Meilen, in Einschnitten über 1 Fuß Tiefe $2\frac{1}{2}$ Meilen. Mittlere Höhe der Dämme $5\frac{7}{10}$, größte Höhe 13 Fuß; mittlere Tiefe der Einschnitte $6\frac{3}{4}$, größte 22 Fuß.

An Brücken sind vorhanden:

55	mit	**2255**	Fuß	Gesammtweite	von mehr als	**12**	Fuß	Spannweite,
155	„	**708**	„	„	„ weniger als	„	„	„

Bedeutende Bauwerke waren nicht erforderlich.

3) Geschichte.

Abschluß von Staatsverträgen: 1) mit Hannover am 13. Novbr. 1837 über die Eisenbahn von Braunschweig nach Harzburg; 2) mit Hannover am 22. Febr. 1841, am 19. März 1842 und am 1. Mai 1844 über die Eisenbahn von Braunschweig nach Hannover; 3) mit Preußen am 10. April 1841 über die Eisenbahn von Magdeburg nach Braunschweig.

Am 22. August 1837 begann der Bau der Eisenbahnstrecke nach Wolfenbüttel unter Leitung des Kreisbaumeisters Märtens; die Eröffnung derselben erfolgte am 30. Novbr. 1838. Die Eröffnungen der übrigen Strecken folgten in nachstehenden Abschnitten:

am 21. August 1840 von Wolfenbüttel bis Schladen und von Vienenburg bis Harzburg;

am 31. Octbr. 1841 von Schladen bis Vienenburg (womit die dritte der oben genannten Strecken vollendet war);

am 15. Juli 1843 von Wolfenbüttel bis Oschersleben;

am 19. Mai 1844 von Braunschweig bis zur hannov. Grenze, resp. Hannover.

4) Anlagecapital.

Gesammtaufwand bis Ende 1852: **4,008,867** Thlr., wovon **3,450,000** Thlr. durch Anleihen, **558,867** Thlr. durch Betriebseinnahmen gedeckt wurden. Davon kommen auf den Oberbau **1,304,785**, auf die Bahnhöfe **617,062**, auf die Wagen **427,539**, auf die Locomotiven **370,025**, auf die Erdarbeiten **374,000**, auf die Grundentschädigung **307,000** Thlr. Auf die geographische Meile kommen im Durchschnitt **252,289** Thlr.

Für die braunschweigische Südbahn von Börßum bis Kreiensen haben die Stände am 4. Juni 1853 eine Summe von **2,890,000** Thlr. bewilligt.

5) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
			für Pers.	für Güter	außerdem	zusammen		
	--	Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1839*)	324966	. . . .	35928	209	1580	37717	21948	15769
1840	247202	. . . .	29496	2166	1838	33500	. . .	. . .
1841	270541	. . . .	39625	16556	1444	57625	. . .	. . .
1842	289454	. . . .	46037	29065	5572	80675	. . .	. . .
1843	337979	. . . .	87709	36432	5189	129329	. . .	. . .
1844	440802	. . . .	137074	75000	8257	220331	. . .	. . .
1845	501666	1332157	150280	85371	3494	239145	. . .	. . .
1846	528471	2010916	165598	116950	. . .	282548	. . .	. . .
1847	585306	. . . .	. . .	. . .	. . .	340337	. . .	. . .
1848	673259	. . . .	. . .	. . .	. . .	399234	. . .	. . .
1849	699208	4542523	221098	317396	33661	572155	296840	275315
1850	869378	8544919	231468	370975	5874	608317	330996	277321
1851	1104576	10575293	286255	406402	6637	699294	333862	365432
1852	1145597	13197284	294848	445496	13927	754271	352349	401922

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Ausgabe 1849: **51⅞**, 1850: **54⅖**, 1851: **47¾**, 1852: **46¾** Procent.

Die Verzinsung des Anlagecapitals betrug 1849: **7⅔**, 1850: über **8**, 1851: **9½**, 1852: **10½** Procent. Von allen in Deutschland vorhandenen Staatsbahnen sind demnach die braunschweigischen die rentabelsten.

Der Bestand des Reservefonds war Ende 1852: **301,267 Thlr.**

6) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:

25 Locomotiven (alle mit 6 Rädern und mit Expansion), nämlich: 5 von Stephenson in Newcastle, 1 von Sharp & Comp., 1 von Norris, 5 von Forrester in Liverpool, 9 von Egestorf in Hannover,

*) Vom 1. December 1838 bis Ende 1839. Im ersten Betriebsjahre vom 1. December 1838 bis 30. November 1839 sind 312,134 Personen gefahren.

3 aus der Maschinenbauanstalt in Zorge und 1 aus der braunschweigischen Bahnhofswerkstätte;
52 Personenwagen mit 2420 Plätzen:
228 Güterwagen für 24,260 Centner;
30 Erdwagen für 900 Centner.

---

14. Breslau-Schweidnitz-Freiburg (Privatbahn).

---

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn besteht aus einer **15,278** preußische Ruthen oder **7¾** deutsche Meilen langen Hauptbahn von **Breslau** über Schmolz, Canth, Mettkau, Ingramsdorf, Königzelt (bei Jauernik) nach **Freiburg**, einer **2⅓** Meilen langen Verlängerung derselben über Altwasser und Waldenburg bis Hermsdorf und einer **2380** R. oder **1⅕** M. langen Zweigbahn von Königzelt nach **Schweidnitz**. Die Gesammtlänge beträgt daher ca. **11⅓** Meilen.

2) Beschreibung der Bahn *).

Die Bahn hat nur ein Geleise. Die **Kronenbreite** des Dammes beträgt nur **15** Fuß. Die Steigung der Bahn von Breslau bis Freiburg ist sehr bedeutend, wechselt nirgends mit Fall ab und beträgt **502** Fuß, doch kommt keine stärkere Steigung als **1** auf **200** vor; horizontal sind nur **2806** Ruthen. Auf der Zweigbahn sind **380** R. horizontal, **1250** Ruthen steigend und **750** Ruthen fallend. Die Curven der Hauptbahn sind zusammen **2844** Ruthen, die der Zweigbahn **493** R. lang; den kleinsten Halbmesser (**255** Ruthen) hat die Curve, welche die Hauptbahn mit der Zweigbahn verbindet. Die Höhe der Dämme und Tiefe der Einschnitte übersteigt nirgends **30** Fuß.

---

*) Hierbei ist auf die Verlängerungsbahn von Freiburg bis Hermsdorf noch keine Rücksicht genommen.

Der Oberbau besteht nach dem belgischen Systeme aus gewalzten breitbasigen Schienen, die pr. Fuß 20—22 Pfd. wiegen und auf eichenen Querschwellen von 8 Fuß Länge, 12—14 Zoll Breite und 6—7 Zoll Höhe ruhen.

Die **Kunstarbeiten** bestehen in 29 Brücken und 63 Durchlässen. Unter jenen sind die bedeutendsten die beiden über die Lohe, je 60 Fuß lang, und die 3 Brücken im Weistritzthale von 50—150 Fuß lichter Weite. Wegübergänge: 142.

3) Geschichte.

Erste Generalversammlung am 2. Juni 1841. Vorläufige Genehmigung des Königs am 9. Octbr. 1841. Zweite (constituirende) Generalversammlung am 16. und 17. März 1842. Statut bestätigt am 10. Febr. 1843. Der Bau begann im Jahre 1842 unter Leitung des Ober-Ingenieurs **Cochius** und wurde dergestalt gefördert, daß die Hauptbahn bereits am 29. Juli 1843, die Zweigbahn am 20. Juli 1844 eröffnet werden konnte.

In der Generalversammlung am 28. Mai 1845 wurde die Anlage einer Pferdebahn von Freiburg nach Waldenburg beschlossen, die aber nicht zur Ausführung gekommen ist. Die Generalversammlung am 8. Mai 1851 beschloß die Anlegung einer mit Dampfkraft zu befahrenden **Eisenbahn von Freiburg über Waldenburg bis zu den Kohlengruben bei Hermsdorf.** Die Regierung genehmigte diese Ausdehnung der Bahn im August 1851 und bereits am 15. Juli 1853 konnte die gedachte Strecke eröffnet werden.

Die Generalversammlung am 4. Mai 1852 beschloß die **Verlängerung der Schweidnitzer Zweigbahn bis Reichenbach** (3 Meilen), die durch Cabinetsordre vom 14. Februar 1853 gleichfalls genehmigt wurde und bereits in Angriff genommen ist.

4) Anlagecapital.

1) **Actiencapital: 1,700,000 Thlr.** in Actien zu **200 Thlr.** (Das ursprüngliche Capital betrug 1,500,000 Thlr., ist aber nach dem Beschluß der Generalversammlung am 28. Mai 1845, genehmigt durch Cabinetsordre vom 14. August 1846, um 200,000 Thlr. erhöht worden.)

2) **Prioritätsanleihen: 1,900,000 Thlr.**, nämlich:

a) **400,000 Thlr.** zu **4 Proc.** nach dem Beschluß der Generalversammlung am 11. Decbr. 1843 und dem Privilegium vom 16. Febr. 1844 (Tilgung mit ½ Procent von 1846 an);

b) **700,000 Thlr.** zu **4 Procent** für die Zweigbahn nach Waldenburg, creirt durch Beschluß der Generalversammlung am 8. Mai 1851 und Privilegium vom 21. Juli 1851 (Tilgung mit ½ Procent von 1855 an);

c) **800,000 Thlr.** zu **4 Procent** für die Strecke von Schweidnitz nach Reichenbach, nach dem Beschluß der Generalversammlung am 4. Mai 1852 und dem Privilegium vom 14. Febr. 1853 (Tilgung mit ½ Procent von 1856 an).

Das gesammte Anlagecapital beträgt daher **360,000 Thlr.** oder pr. Meile **251,163 Thlr.**

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bei allen preußischen Privatbahnen. (S. Einleitung.)

6) Verfassung.

Das Domicil der Gesellschaft ist **Breslau**. An der Spitze derselben steht ein **Verwaltungsrath**, der in 2 Sectionen zerfällt: ein **Directorium** von 5 Mitgliedern und 3 Stellvertretern und einen **Ausschuß** von 9 Mitgliedern. In den **Generalversammlungen** ist die Berechtigung zur Stimmengebung bei den Beschlüssen von dem Besitz von **5 Actien** abhängig. Der Besitz von

10, 20, 40, 70, 110, 160, 220, 290, 370 und **mehr Actien** berechtigt zu
2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 Stimmen.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgaben	Reine Einnahme
			für Pers.	für Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
29. Oct. 1843 bis 31. Dec. 1844	286110	301006	123075	28152	17690	168917	90435	78482½
1845	230686	893691	114003	63796	6974	184773	97363	87410
1846	237621	1212087	113721	78451	8037	200209	89325	110884
1847	217757	1447490	104774	99877½	12885	217537	106437	111100
1848	193996	1314145	90748	90628	10614	191990	98169	93821
1849	188332	984620	90049	61463	8435	159947	91773	68174
1850	212335	1271452	110122	68525	7429	186077	94141	91936
1851	211782	1357255	106605	73579	7035	187220	97917	89303
1852	223645	1825623	117978	98156	11891	228025	105871	122154

Nach **Procenten** der Brutto-Einnahme betrugen die Betriebs-Ausgaben 1844: **54**, 1845: **52⅗**, 1846: **44⅗**, 1847: **49**, 1848: **51**, 1849: **57⅓**, 1850: **50⅔**, 1851: **52⅓**, 1852: **46½ Procent.**

8) Rentabilität.

Die außer den **Zinsen** zu **4 Procent** vertheilten **Dividenden** betrugen für 1845: ½, 1846: **1¼**, 1847: **1 Procent.** Für 1848 und 1849 konnte keine Superdividende gezahlt werden. Seit 1850 werden nach dem Beschluß vom 8. Mai 1850 **keine Zinsen**, sondern **nur eine Dividende** gezahlt, deren Vertheilung jährlich im April erfolgt. Dieselbe betrug für 1850: **3½**, 1851: **3⅔**, 1852: **5⅓ Procent.** Im Durchschnitt der Jahre 1844—1852 haben daher die Actien etwas über **4⅓ Procent** abgeworfen.

9) Reservefonds.

Der von dem Verwaltungsrathe zu bestimmende jährliche Zuschuß zum Reservefonds darf in keinem Jahre mehr als **2 Procent** des Anlage-capitals betragen und der ganze Reservefonds ohne ausdrückliche Genehmigung des Staats in keinem Falle die Summe von **20 Procent** des Anlagecapitals übersteigen. — Nach einer neuern Bestimmung beträgt der jährlich zu leistende Beitrag **10,000 Thlr.**, incl. der Zinsen

des am Schlusse eines jeden Jahres vorhandenen Bestandes. — Ende 1852 betrug der Reservefonds **49,751⅔ Thlr.**

10) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:
10 Locomotiven (7 von Sharp, Roberts & Comp. in Manchester, 1 von Stephenson, 1 von Norris, 1 von Borsig);
56 Personenwagen mit 2080 Sitzplätzen;
109 Güterwagen (incl. 7 Gepäckwagen).

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 12.

---

15. Budweis-Linz-Gmundener Eisenbahn (Privatbahn; Pferdebahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **103,760** österr. Klafter oder etwa **$26\frac{9}{10}$** geogr. Meilen. Die erste Abtheilung der Bahn geht von **Budweis** über Holkau, Angern, Kerschbaum, Lest, Oberndorf nach Urfahr bei **Linz** (17 Meilen); die zweite von **Linz** über Neubau, Marlhaide, Wels, Lambach, Engelhof nach **Gmunden** (9 Meilen). Eine **Zweigbahn** nach Zizlau ist ⅖ Meilen lang.

2) Beschreibung der Bahn.

Auf dem Anschlußtracte beider Abtheilungen kommen Steigungen von **1** auf **15** und **1** auf **28** vor; auf der zweiten Abtheilung ist die größte Steigung **1** auf **20**, auf der ersten **1** auf **46**. Von Budweis

bis Kerschbaum steigt die Bahn um **1042** Fuß und fällt von da bis Linz um **1464** Fuß.

Die Bahn hat nur ein Geleise, dessen Spurweite nur **3½** Fuß beträgt. Der Oberbau besteht aus hölzernen Langschwellen, welche von **6** zu **6** Fuß durch Querschwellen verbunden sind; auf ihnen liegen schmiedeeiserne Schienen von **9** Fuß Länge, **2¼** Zoll Breite und **½** Zoll Dicke, welche pr. Fuß nur 4½ Pfd. wiegen.

Die Bahn erheischte 584 mit Steinplatten belegte Wasser-Durchlässe, 268 gewölbte Canäle, 214 hölzerne Brücken und enthält mit den Endpuncten 20 Stationen.

3) Geschichte der Bahn.

Am 7. Septbr. 1824 erhielt Ritter Franz v. Gerstner ein Privilegium zum Bau einer Eisenbahn zwischen der Moldau und Donau und bildete Anfangs 1825 in Wien eine Actiengesellschaft, welcher er am 12. März deſſ. J. sein Privilegium abtrat, worauf dieselbe unter dem Namen einer k. k. privilegirten ersten österr. Eisenbahn-Gesellschaft ihre Wirksamkeit begann. Im Herbst 1828 wurde die erste Hälfte der Bahn, von Budweis bis Kerschbaum, eröffnet, deren Bau F. v. Gerstner geleitet hatte. Den Fortbau leitete der Ingenieur Schönerer. Am 1. August 1832 wurde die ganze Bahn von Budweis bis Linz eröffnet. — Am 18. Juni 1832 hatten mehrere Handlungshäuser in Wien ein 50jähriges Privilegium zum Bau einer Eisenbahn von Linz nach Gmunden ausgewirkt und traten dasselbe am 14. Febr. 1834 an die erste privilegirte Eisenbahn-Gesellschaft ab. Im Jahre 1834 begann der Bau dieser Bahnstrecke unter Leitung des Ingenieurs Schönerer und am 1. Mai 1836 wurde sie eröffnet.

4) Anlagecapital.

a) Actiencapital: **3,750,000** Fl. C.-M. in **15,000** Actien à **250** Fl. C.-M. (Ursprünglich waren die Actien nur zu einem Nominalwerth von 200 Fl. emittirt, das Baucapital für die Linz-Gmundener Bahn aber wurde durch eine Anleihe von 650,000 Fl. aufgebracht, die am 1. Jan. 1846 rückzahlbar war. Zur Tilgung derselben wurde am 18. Februar 1845 beschlossen, den bisherigen Nominalwerth der Actien

von 50 Fl. auf 250 Fl. zu erhöhen. Im Umlaufe befinden sich noch 85 Stück Actien, auf welche die Zuzahlung nicht geleistet worden ist.)

b) Anleihe (vom Jahre 1829): **400,000** Fl. C.-M. zu **5 Procent.**

Dieselbe ist jedoch durch 17 jährl. Rentenzahlungen à **12,000** Fl. bis auf **196,000** Fl. vermindert. In der Generalversammlung von 1848 wurde beschlossen, die jährlichen Verloosungen des Anleiherestes für die folgenden 10 Jahre zu sistiren.

In einer außerordentlichen Generalversammlung vom 10. Mai 1853 wurde beschlossen, zur Tilgung des noch schwebenden Restes für den ursprünglichen Pferdeankauf und zur Beschaffung eines hinreichenden Betriebsfonds noch **1500** Stück neue Actien à **250** Fl. zu creiren und somit das Actiencapital auf **4,125,000** Fl. C.-M. zu erhöhen. Es wurde bestimmt, daß auf je **10** Stück Actien älterer Emission den Besitzern jener eine Actie dieser neuen Hinausgabe um den Nennwerth von **250** Fl. bis Ende August 1853 vorbehalten bleiben sollte. Nach Ablauf dieser Frist sollte der nicht erhobene Rest dieser neuen Emission der Direction zu bestmöglicher Verwerthung übergeben werden. Bis ulto. December 1853 wurden die Einzahlungen mit **4 Procent** verzinst. Vom 1. Januar 1854 an treten diese Actien in gleiche Rechte und gleichen Genuß mit den älteren.

Die Meile der Bahn kostete demnach im Durchschnitt ca. **118,700** Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Nach Ablauf der 50 Privilegienjahre können die Unternehmer mit den Real- und Mobiliarzugehörungen ihres Unternehmens frei schalten, über deren Ablösung mit dem Staate oder mit Privaten in Unterhandlung treten. Wenn sie oder die Abnehmer jener Zugehörungen sich zur Fortsetzung der Unternehmung melden und diese sich als nützlich bewährt hat, so wird die Staatsverwaltung keinen Anstand nehmen, sich zu einer Erneuerung des Privilegiums herbeizulassen.

6) Verfassung.

Die Direction hat ihren Sitz in Wien und besteht aus 3 Mitgliedern, wozu noch ein Localdirector kommt. Neben ihr besteht ein Ausschuß. (Die näheren statutarischen Bestimmungen sind uns nicht bekannt geworden).

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgaben
			für Pers.	für Güter	außerdem	zusammen*)	
		Centner	Fl. C.-M.	Fl. C.-M.	Fl. C.-M.	Fl. C.-M.	Fl. C.-M.
1834	2379	298448	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .
1835	2893	406000	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .
1836	78727	458000	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .
1837	81792	1035676	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .
1838	99548	1085761	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .
1839	114192	1208001	. . . .	. . . .	. . .	432038	280218
1840	124456	1358000	. . . .	. . . .	. . .	440866	289580
1841	122273	1383145	. . . .	. . . .	. . .	440889	299708
1842	135430	1272112	. . . .	. . . .	. . .	440478	271616
1843	146891	1540862	76072	486760	12676	575508	374155
1844	149135	1554083	77400	443039	12377	532816	344195
1845	161030	1593606	81558	461063	12383	555004	365992
1846	171389	1593513	84238	461840	29081	575159	387702
1847	170975	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	617150	. . . .
1848	157695	1598416	73057	460376	20788	554220	396300
1849	159498	1466944	75684	529970	35425	641079	424706
1850	176366	1709356	82364	591465	32042	705872	488550
1851	163781	1958256	95014	678178	42632	815824	549093
1852	188211	2161107	102298	738200	16467	856965	610675

8) Rentabilität.

Die Actien werden mit **3** Procent verzinst. Für das erste Semester jedes Jahres werden am 1. Sept. **$3\frac{3}{4}$ Fl.** Zinsen bezahlt. Die Zinszahlung für das zweite Halbjahr wird mit der Zahlung der **Dividende** verbunden und erfolgt vom 1. März an.

Einschließlich der Zinsen betrug die Dividende der einzelnen Jahre 1836: **2**, 1837: **$2\frac{1}{3}$**, 1838: **$2\frac{1}{2}$**, 1839: **$3\frac{3}{4}$**, 1840: **$3\frac{3}{4}$**, 1841: **3**, 1842: **$3\frac{1}{8}$**, 1843: **$4\frac{1}{4}$**, 1844: **$3\frac{4}{5}$**, 1845: **4**, 1846: **$4\frac{2}{5}$**, 1847: **$5\frac{1}{5}$**, 1848: **4**, 1849: **$5\frac{1}{2}$**, 1850: **$5\frac{9}{10}$**, 1851: **$6\frac{1}{2}$**, 1852: **$6\frac{4}{5}$ Procent.**

Dies giebt im Durchschnitt der Jahre 1836—1852 beinahe **$4\frac{1}{6}$ Procent.**

---

*) Die für die Jahre 1839—1842 und 1847 angegebene Gesammteinnahme umfaßt blos die eigentliche Betriebseinnahme ohne die außerordentlichen Einnahmen.

9) Reservefonds.

Aus den Actienzahlungen ist ein Reservefonds von **60000 Fl.**, sowie ein Betriebsfonds von **30,000** Fl. erübrigt worden. **Beide** sind ungeschmälert vorhanden.

10) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 13.

---

16. Chemnitz-Riesaer Staatseisenbahn.

---

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: $8\frac{7}{8}$ Meilen. Die Bahn geht von **Chemnitz** über Oberlichtenau (bei Frankenberg), Ottendorf, Altmitweida, Mitweida, Erlau, Schweikershain, Waldheim, Steina, Limmritz, Bauchlitz bei Döbeln, Zschaitz, Ostrau, Stauchitz, Seerhausen nach **Riesa**, wo sie in die Leipzig-Dresdner Bahn einmündet.

2) Beschreibung.

Nur die Strecke von Ostrau bis Waldheim (über $2\frac{1}{4}$ Meilen) hat **Doppelgeleise**. Die Schienen wiegen pr. Fuß $17\frac{1}{2}$ Pfd. und liegen auf Querschwellen von Eichen- und Kiefernholz.

Horizontal sind **23,110**, steigend **24,900**, fallend **69,190 Ellen**. Der Anfangspunkt bei Chemnitz liegt **$384\frac{1}{5}$**, der höchste Punkt der Bahn, unweit Oberlichtenau, **$444\frac{2}{5}$**, der Endpunkt bei Riesa **30 Ellen** über dem Elbnullpunkt bei Riesa. Die größte Steigung ist **1 auf 100** und kommt im Ganzen auf **12,400 Ellen** (einmal ununterbrochen auf 5900 Ellen) vor. Die Bahn enthält **74,511 Ellen** gerade Linie und **42,689 Ellen** in Krümmungen von **900—6000 Ellen** Halbmesser. Die bedeutendsten Kunstarbeiten sind: 1) ein Viaduct bei Ottendorf, **200 Ellen** lang, **27 Ellen** hoch, 6 Bogen; 2) ein dergl. bei

Altmitweida, **157** Ellen lang, **22½** Ellen hoch, 5 Bogen; 3) ein dergl. bei Crossen, **244½** Ellen lang, **38** Ellen hoch, 5 Bogen; 4) ein dergl. bei Neu-Milkau, **121½** Ellen lang, **31½** Ellen hoch, 8 Bogen; 5) ein dergl. bei Heiligenborn, **374** Ellen lang, **70** Ellen hoch, doppelte Bogenstellung; 6) ein dergl. bei der Diedenmühle, **369½** Ellen lang, **90** Ellen hoch, doppelte Bogenstellung; 7) ein dergl. bei der Kummermühle, **183** Ellen lang, **51½** Ellen hoch, 7 Bogen; 8) ein dergl. bei Steina, **398** Ellen lang, **64** Ellen hoch, 15 Bogen; 9) ein dergl. bei Saalbach, **146½** Ellen lang, **47½** Ellen hoch, 6 Bogen; 10) eine Brücke über die Zschopau bei Limmritz, **514** Ellen lang, **67** Ellen hoch, 14 Bogen; 11) eine Brücke über die Mulde bei Döbeln, **173** Ellen lang, **20** Ellen hoch, 5 Bogen; 11) ein Viaduct bei Ostrau, **280½** Ellen lang, **30** Ellen hoch, 10 Bogen. Die Gesammtzahl der Kunstarbeiten beträgt ca. 280.

Für den Bahnkörper wurden im Ganzen **550** sächs. Acker erfordert, außerdem zu Wegübergängen u. s. w. **38** Acker.

3) Geschichte.

Bildung eines Comités in Chemnitz 14. Nov. 1835. Einladung desselben zur Actienzeichnung am 1. Febr. 1836. Die erste Generalversammlung der erzgebirgischen Eisenbahngesellschaft fand in Chemnitz am 1. Mai 1837 statt und beschloß den Bau einer Bahn von Zwickau über Chemnitz nach Riesa. Das Actiencapital wurde zu **3** Mill. Thlr. festgesetzt. Das Expropriationsgesetz wurde erlassen 10. August 1837. Die Ertheilung der Concession ließ jedoch lange auf sich warten. Erst am 13. Juli 1844 wurden der Gesellschaft die Concessionsbedingungen mitgetheilt und von derselben in der Generalversammlung am 26. Aug. 1844 angenommen. Nach denselben beschränkte sich die Gesellschaft auf den Bau einer Bahn von Chemnitz nach Riesa; das Anlagecapital für dieselbe sollte **4** Mill. Thlr. in Actien à **100** Thlr. betragen, wovon der Staat den vierten Theil übernahm. Hierauf fand die erste ordentliche Generalversammlung am 31. Januar 1845 statt. Die Concessionirung der Gesellschaft und Bestätigung ihrer am 7. April 1845 festgestellten Statuten erfolgte am 1. Juli 1845. Der Bau selbst hatte bereits am 9. Mai 1845 bei Riesa (unter Leitung des Ober-Ingenieurs Sergel) begonnen. Bald zeigte sich das Actiencapital als ungenügend; die

Generalversammlung am 21. Juni 1847 beschloß daher eine Anleihe von **2,000,000 Thlr.**, und zwar **800,000 Thlr.** in Schuldscheinen von **10 Thlr.** mit **4 Procent** Zinsen und **1,200,000 Thlr.** in Schuldscheinen von **100 Thlr.** mit **5 Procent** Zinsen.

In demselben Jahre (1847) begann die partielle Benutzung der Bahn, indem am 29. Aug. deff. J. die Strecke von Riesa bis Döbeln, am 22. Septbr. die von Döbeln bis Limmritz eröffnet wurde.

Da der Erfolg der erwähnten Anleihe kein befriedigender war, so fing es bald an an Geldmitteln zu fehlen, weshalb die Bahn am 29. Mai 1848 dem Staate zum Kaufe angeboten ward. Die Regierung trat im Nov. deff. J. mit der Gesellschaft in Unterhandlung. Die außerordentliche Generalversammlung am 5. Juni 1849 ertheilte der Direction Vollmacht, wegen Uebernahme der Bahn durch den Staat mit der Staatsregierung zu unterhandeln und nach Befinden abzuschließen. Am 6. Aug. 1850 wurde die **Auflösung der Gesellschaft und Abtretung der Bahn an den Staat** definitiv unter folgenden Bedingungen beschlossen. Jeder Actionair sollte die Wahl haben, ob er für jede Actie **30 Thlr.** (nämlich 10 Thlr. baar und 20 Thlr. in 4procentigen Schuldscheinen der Gesellschaft) oder den 25fachen Betrag der durchschnittlichen Dividende der 10 ersten Betriebsjahre nach Vollendung der Bahn (und zwar mindestens 25 Thlr. pr. Actie) haben wollte. Im letztern Falle sollte binnen 4 Wochen eine Abschlagszahlung von **20 Thlr.** (zur Hälfte baar) und außerdem ein Anwartschein auf Nachzahlung von mindestens **5 Thlr.** gewährt werden. Bei der Berechnung sind vom Bruttoeinkommen abzuziehen **276,600 Thlr.**, nämlich **141,600 Thlr.** für Betriebskosten und **135,000 Thlr.** für die Zinsen der außer dem ursprünglichen Actiencapital noch erforderlichen **3 Mill. Thlr.** zu **4½** Procent gerechnet. Auf den sich hiernach ergebenden Erfüllungsbetrag sind auch die einfachen Zinsen für jedes der verflossenen 10 Jahre mit **4 Procent** zu bezahlen. — Am 31. Dec. 1850 wurde der Abtretungsvertrag definitiv abgeschlossen und an demselben Tage erfolgte die Uebernahme der Bahn durch den Staat.

Am 1. Septbr. 1852 wurde die ganze Eisenbahn dem Verkehr übergeben.

4) Anlagecapital.

Nach einem im Jahre 1849 gefertigten Kostenanschlag beträgt der gesammte Kostenaufwand etwas über **7 Mill. Thlr.**, wovon bis Ende 1852 verwandt waren: **6,594,909 Thlr.** oder pr. Meile **745,187 Thlr.**

5) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter Ctr.	Einnahme für Pers. Thlr.	für Güter Thlr.	außerd. Thlr.	zusammen Thlr.
1847	25512	205196	5846	10724	60	16630
1848	54577	370582	13071	17586½	989½	31647
1849	58020	266453½	14238	12478	1240½	27956½
1850	61640	319152	14889	14596	2359	31844
1851	71273	796864	17315	43111	1880	62306
1852	118759	1183008	47321	72044½	16260	135625
1853	207399	2056616	107116	162363	. . . .	269479

(Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrugen die Betriebsausgaben 1847: **90**, 1848: **117**, 1849: **147**, 1850: **142**, 1851: **80½**, 1852: **69** Procent.)

Im ersten Betriebsjahre seit Eröffnung der ganzen Bahn (1. Sept. 1852 bis 31. Aug. 1853) wurden befördert: 201,526 Personen und 1,901,866 Ctr.; die Einnahme betrug zusammen **264,640½ Thlr.**

6) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:

9 Locomotiven (wovon 6 von Stephenson in Newcastle, 3 von Hartmann in Chemnitz),
8 Tender,
18 Personenwagen,
177 Güterwagen.

7) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 14.

---

17. Cöln-Crefeld (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **13,621** Ruthen oder **6$\frac{9}{10}$** Meilen. Die Bahn geht von **Cöln** über Neuß nach **Crefeld** und hat eine zwischen Crefeld und

Neuß abgehende Zweigbahn zum Anschluß an die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn zwischen Neuß und Obercassel.

2) Beschreibung der Bahn.

Die größte Steigung beträgt **1** auf **1054**, der kleinste **Krümmungshalbmesser 1000** Ruthen. Die Dämme, Einschnitte und Brücken (letztere über den Nordcanal und die Erft) sind unerheblich.

3) Geschichte.

Der Gesellschaftsvertrag der ersten Unternehmer wurde am 11. Mai 1853 vollzogen. Einladung zur Actienzeichung 23. Mai, Subscription in Cöln 7. Juni, Genehmigung des Königs 30. Juli 1853. In der Concessions- und Bestätigungs-Urkunde vom 22. Aug. dess. J. wurde genehmigt, daß der Bau und Betrieb der Bahn nach den durch Punctation vom 11. Mai 1853 vereinbarten Bedingungen vom Staate übernommen werde. Erste Generalversammlung in Cöln 19. Novbr. 1853.

4) Anlagekosten.

Das Actiencapital beträgt **1,100,000** Thaler in Actien von **100** Thlr. Die Ausgabe von anderweiten **7000** Actien im Fall des Bedürfnisses bleibt vorbehalten.

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bei den übrigen preußischen Privatbahnen. (S. Einleitung.)

6) Verfassung.

Die Gesellschaft hat ihr Domicil in Cöln. An ihrer Spitze steht ein **Verwaltungsausschuß** von 9 Mitgliedern. In den **Generalversammlungen**, welche abwechselnd in Cöln und Crefeld stattfinden, sind nur die Besitzer von **3** und **mehr** Actien stimmberechtigt. Für **3—30** Actien geben je **3** Actien, für **31—300** Actien je **10** Actien eine Stimme; dem Besitzer von **300** und **mehr** Actien kommen 37 Stimmen zu.

18. Cöln-Mindener Eisenbahn (Privatbahn).

---

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: 37⅝ Meilen. Die Bahn geht von **Deutz** (Cöln gegenüber) über Mülheim, Küppersteg, Langenfeld nach Düsseldorf (Anschluß der Düsseldorf-Elberfelder Bahn), dann über Calcum, Großenbaum nach Duisburg, vertauscht hier die bisher verfolgte nördliche Richtung mit einer nordwestlichen und geht über Oberhausen oder Lipperheide, Berge-Borbeck, Essen, Gelsenkirchen, Herne-Bochum, Castrop, Mengede nach Dortmund (wo sie die Bergisch-Märkische Eisenbahn aufnimmt), von da über Curl und Camen nach Hamm, wo links die Bahn nach Münster, rechts die Westphälische Staatsbahn einmünden, endlich über Ahlen, Beckum, Oelde, Rheda, Gütersloh, Brackwede, Bielefeld, Herford, Porta Westphalica nach **Minden** und der preußisch-hannoverschen Grenze, wo sie sich an die hannoversche Staatsbahn anschließt. Die Hauptbahn ist von Deutz bis Minden 35⅖, bis zur preußischen Grenze **36 Meilen** lang. (Auf der **1174 Ruthen** oder über ½ Meile langen Strecke von Minden bis zur Landesgrenze wird der Betrieb von der hannoverschen Eisenbahndirection besorgt.) Dazu kommen noch folgende Zweigbahnen: 1) von Oberhausen bis Ruhrort, über 1¼ Meile lang; 2) von Duisburg bis zum Ruhrcanal, über ½ Meile lang; 3) mehrere Zweigbahnen nach den Zechen des Essener Kohlenreviers.

2) Beschreibung der Bahn.

Etwa ein Drittel der Bahn — über **11¼ Meilen** — hat **Doppelgeleise**, der übrige Theil nur einfaches Geleise. Das Oberbau-System ist dasselbe wie auf der Magdeburg-Halberstadter Bahn. Die **Schienen** (plattfüßige) wiegen pr. Fuß 20—24 Pfd. *); die Querschwellen sind

---

*) Das leichtere Caliber ist zum ersten, das schwerere zum zweiten Geleise angewandt.

meist von Eichen-, zum Theil auch von Buchen-, Weiden- und Tannenholz und mit Kreosot, zum Theil auch mit Schwefelbaryum und Eisenoxydul präparirt. Horizontal sind zusammen **17,927½ Ruthen**, steigend **22,955½**, fallend **30,001½ Ruthen**; das Maximum der Steigung beträgt **1** auf **200** (auf einer einzigen Stelle, beim Uebergange über den Teutoburger Wald bei Bielefeld; sonst kommt nirgends eine größere Steigung als **1** auf **300** vor), die Steigung im Ganzen **674¼**, der Fall **664** Fuß. Die größten **Bauwerke** der Bahn sind: 1) die Brücke über die Ruhr unweit Altstaden, bestehend aus 2 Fluthbrücken und einer Strombrücke, jene von 5 und 4, diese von 5 Oeffnungen;

2) der Viaduct über den Johannisbach bei Schildesche unweit Bielefeld, **1200** Fuß lang, **64** Fuß hoch, 28 Bogen;

3) die große Weserbrücke bei Voessen, aus einer Strombrücke von 7 Bogen und einer Fluthbrücke von 9 Bogen bestehend;

4) die Wupperbrücke bei Räuschenberg;

5) die Lippebrücke bei Hamm;

6) die Werrebrücke bei Bermbeck.

Die Gesammtzahl der erbauten Brücken und Durchlässe beträgt 771, die Zahl der bewegten Schachtruthen 1,750,000, das ganze zur Bahn erworbene Terrain über **4307 Morgen**, wovon jedoch **216 Morgen** wieder veräußert oder vertauscht sind.

3) Geschichte.

Die ersten Vorarbeiten wurden durch die rheinische Eisenbahngesellschaft ausgeführt. Erste Generalversammlung in Cöln am 19., zweite am 23. Aug. 1843; die Gesellschaft constituirt sich in der letztern als ostrheinische Eisenbahngesellschaft, wählt eine provisorische Direction und stellt ihre Statuten fest, die am 9. Oct. dess. J. in Folge der Verhandlungen mit dem Commissar des Finanzministeriums und einem in Düsseldorf gebildeten Comité modificirt, am 18. Decbr. dess. J. bestätigt wurden. Actienzeichnung am 24. August 1843. Wahl der definitiven Direction am 6. Febr. 1844. In demselben Jahre (im August) begann der Bau unter Leitung des Regierungs- und Bauraths **König**, an dessen Stelle, nachdem er im August 1845 gestorben, der Ober-Ingenieur **Leopold** trat. Die Concession zur Zweigbahn von Lipperheide (Oberhausen) nach Ruhrort wurde am 11. Aug. 1845 ertheilt. Am 20. December dess. J. wurde die Bahnstrecke von Deutz bis Düssel-

dorf dem Betriebe übergeben; am 9. Febr. 1846 die Strecke von Düsseldorf bis Duisburg; am 15. Mai 1847 die Strecke von Duisburg bis Hamm (nachdem die Strecke von Duisburg bis Berge-Borbeck bereits seit December 1846 für Kohlentransporte benutzt worden war); am 15. Octbr. 1847 die letzte Strecke von Hamm bis Minden und somit die ganze Bahn (gleichzeitig mit der Bahn von Minden bis Hannover); am 14. Octbr. 1848 die Zweigbahn nach Ruhrort. — In der neuesten Zeit hat die Gesellschaft in Folge des Beschlusses der Generalversammlung vom 21. Juni 1851 und des zwischen der Direction und dem königlichen Eisenbahncommissariat zu Cöln am 30. December 1852 verabredeten, von der Regierung genehmigten Vertrags, sowie in Gemäßheit eines zwischen den beiden betreffenden Regierungen am 18. Juli 1851 abgeschlossenen Vertrags auch die Anlegung einer **Zweigbahn von Oberhausen über Wesel und Emmerich bis zur holländischen Grenze** mit der Richtung auf Arnheim übernommen; dieselbe soll binnen drei Jahren von Ertheilung der Concession an gerechnet vollendet und in Betrieb gesetzt sein. In der Generalversammlung am 19. Juni 1852 wurde die Direction autorisirt, zu diesem Zwecke eine Anleihe von **3 Mill. Thlr.** aufzunehmen. Die Generalversammlung am 25. Juni 1853 wiederholte den Beschluß. Die königliche Concession und Bestätigung wurde am 1. Septbr. desselben Jahres ertheilt.

4) Anlagecapital.

1) **Actiencapital: 13,000,000 Thlr.** in Actien zu **200 Thlr.**, wovon der Staat den siebenten Theil in runder Summe von **1,860,000 Thlr.** oder **9300 Actien** übernommen hat.

2) **Prioritätsanleihen: 12,174,500 Thlr.**, nämlich:

a) **3,674,500 Thlr.** (im Betrage von 3½ Mill. Thlr. beschlossen am 30. Juni 1847, im Privilegium vom 8. Octbr. 1847 erhöht auf 3,674,500 Thlr.); Zinsfuß **4½ Proc.**; Tilgungsfonds **20,586 Thlr.**

b) **3,500,000 Thlr.** (II. Emission) zu **5 Procent** (Privilegium vom 30. März 1849); Tilgungsfonds **16,720 Thlr.** von 1854 an.

c) **2,000,000 Thlr.** (II. Emission) zu **4 Procent** (Beschluß vom 21. Juni 1851, Privilegium vom 14. Febr. 1853); Tilgungsfonds von 1854 an jährlich **13,105 Thlr.** (Diese Anleihe wurde be-

reits im Privilegium vom 30. März 1849 vorbehalten und genießt mit der vorigen dieselbe Priorität.)

Ende 1848 wurde das erforderliche Anlagecapital definitiv auf **21,518,151 Thlr.** bestimmt, wovon **1,781,250 Thlr.** für Doppelgeleise auf der ganzen Bahn. Nach dem Obigen betrug indeß das Anlagecapital Anfangs 1853 bereits **22,174,500 Thlr.** oder pr. Meile ca. **592,000 Thlr.**

Hierzu kommt noch eine 4te Anleihe von **3,000,000 Thlr.** zu **4 Procent** (III. Emission Lit. A.) behufs der Anlage der Zweigbahn von Oberhausen nach der holländischen Grenze bei Elten (Privilegium vom 1. Sept. 1853). Zur Amortisation derselben werden jährlich verwendet: der Reinertrag über **4 Proc.** des Anlagecapitals bis zur Höhe von **½ Procent** desselben und die Zinsen der amortisirten Obligationen.

Auch wurde die Direction in der Generalversammlung am 25. Juni 1853 ermächtigt, zur Vervollständigung der Bauten, Anlagen und Betriebsmittel eine fernere Anleihe von **2 Mill. Thlr.** und für den Bau der Rheinbrücke bei Cöln eine dergleichen von **600,000 Thlr.**, zusammen also von **2,600,000 Thlr.**, aufzunehmen. Diese Anleihe ist im Privilegium vom 1. Septbr. 1853 vorbehalten und soll mit der vorhergehenden gleiche Priorität haben.

5) Verhältniß zum Staate.

Zu den für die übrigen preußischen Privatbahnen geltenden Bestimmungen kommen noch die folgenden. Der Staat hat, wie schon erwähnt, **9300** Actien im Betrage von **1,860,000 Thlr.** übernommen, auch für die übrigen Actien einen jährlichen Zinsgenuß von **3½ Procent garantirt.** Dafür fällt, so oft der Reinertrag eines Jahres sich auf mehr als **5 Procent** des Actiencapitals beläuft, von diesem Ueberschuß über **5 Procent** der dritte Theil dem Staate zu*), um nach seinem Ermessen zur Ausgleichung etwa geleisteter oder künftig zu leistender Zinszuschüsse oder zum Ankaufe von Actien nach dem Tagescurse verwendet zu werden. Die emittirten, von Privaten übernommenen Actien werden durch **allmälige Einlösung** nach dem Nennwerthe vom Staate erworben und amortisirt. **Zur Amortisation** werden vom Staate

---

*) Für 1852 betrug dieses Dritttheil: 71,236⅔ Thlr.

jährlich verwendet: 1) die Zinsen und Dividenden, welche auf das vom Staate übernommene Siebentel der Actien fallen, also mindestens ½ **Procent** des gesammten Anlagecapitals; 2) die Zinsen und Dividenden der amortisirten Actien. Die Ausloosung der zu amortisirenden Actien findet am 1. Juli jedes Jahres statt.*) Sobald sämmtliche Actien vom Staate erworben und amortisirt sind, wird die Bahn mit allen Activis und Passivis Eigenthum des Staats.

Durch das Gesetz vom 24. Mai 1853 übernimmt der Staat behufs des Baues und Betriebes einer Eisenbahn **von Oberhausen über Wesel und Emmerich nach der niederländischen Grenze** eine Garantie für einen jährlichen Reinertrag von **3½ Procent** des in dem neuen Unternehmen anzulegenden Capitals, soweit der dem Staate zustehende dritte Theil des Reinertrags der Cöln-Mindener Eisenbahn über **5 Procent** und die über **3½ Procent** Zinsen aufkommenden Dividenden des Staatsantheils vom Actiencapital der Gesellschaft zur Leistung der erforderlichen Zuschüsse hinreichen. Zur Sicherung eines Garantiefonds übernimmt der Staat die Verbindlichkeit, die ihm aus dem Cöln-Mindener Eisenbahnunternehmen zustehenden Ueberschüsse und Dividenden vom Jahre 1851 an (incl. des für 1850 bereits bezogenen Ueberschusses von 8443 Thlr.) so lange selbst anzusammeln und zu verwalten, bis die Bahn von Oberhausen nach der holländischen Grenze in fünf hintereinander folgenden Jahren jährlich einen Reinertrag von wenigstens **3½ Procent** geliefert hat. Dann aber tritt für den Staat die Berechtigung ein, den angesammelten Fonds weniger einer Summe von **100,000 Thlr.**, die einen eisernen Garantie-Bestand bilden soll, zum Ankauf und zur Amortisation von Cöln-Mindener Actien zu verwenden. Uebrigens bleibt dem Staate das Recht vorbehalten, die gedachte Zweigbahn und ihr Betriebsmaterial gegen Erstattung des gesammten Anlagecapitals jederzeit für sich zu erwerben.

6) Verfassung.

Die Gesellschaft hat ihren Sitz in **Cöln**. Hier finden die Generalversammlungen (regelmäßig im zweiten Jahresquartal) statt. **Nur die Besitzer von 5 und mehr Actien sind in den Generalversammlungen**

---

*) Am 1. Juli 1853 fand zum fünften Male eine Verloosung (von 686 Actien) statt.

stimmberechtigt. Für **5—50** Actien kommt auf je **5** Actien, für **51** bis **500** Actien auf je **10** Actien eine Stimme; wer **500** oder mehr Actien hat, hat 55 Stimmen. Der Commissarius des Staats führt jedesmal $\frac{1}{7}$ der gesammten Stimmen. Nach Ablauf von 15, 25, 35, 40 Jahren aber kommt dem Staate resp. $\frac{1}{6}$, $\frac{1}{5}$, $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{3}$ der sämmtlichen Stimmen zu. Der Administrations-Rath besteht aus 18, die Direction aus 7 Mitgliedern. Von den letztern wird eins vom Staate ernannt.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
			für Pers.	für Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1846	666020	72725	182590	8019	5185	195794	104211	91583
1847	1063849	1604744	368192	193929	22175	584292	242926	341366
1848	1451703	3292257	706000	542793	33883	1282676	588056	694620
1849	1385084	6077164	747299	835186	92361	1674846	723413	951433
1850	1488195	8814211	809024	1064925	154458	2028407	812849	1215558
1851	1575565	12945016	908941	1192299	167533	2268773	938546	1330227
1852	1597826	16663058	888870	1362898	189451	2441220	1009505	1431714
1853	1487397	19272497	921417	1593213	. . . .	2514630	. . . .	. . . .

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrugen die Betriebs-Ausgaben 1846: **53$\frac{1}{5}$**, 1847: **41$\frac{3}{5}$**, 1848: **45$\frac{5}{6}$**, 1849: **43$\frac{1}{5}$**, 1850: **40**, 1851 und 1852: **41$\frac{1}{3}$** Procent.

8) Rentabilität.

Bis zum Schlusse des Jahres 1847, in welchem die ganze Bahn von Cöln bis Minden in Betrieb gesetzt wurde, wurden die Einzahlungen mit **4 Procent** verzinst. Seitdem wurden aus dem Reinertrag zunächst auf sämmtliche Actien **3$\frac{1}{2}$ Procent** jährliche Zinsen in halbjährlichen Terminen (1. Juli und 2. Januar) gezahlt; der Ueberschuß wird als **Dividende** vertheilt.

Für 1848 wurden nur **3$\frac{1}{2}$ Procent** Zinsen bezahlt; für 1849: **4$\frac{1}{2}$ Procent** Zinsen und Dividende; für 1850: **5$\frac{1}{8}$**, für 1851: **5$\frac{7}{12}$**, für 1852: **6$\frac{1}{12}$ Procent.**

Dies giebt im Durchschnitt der Jahre 1848—1852 beinahe **5 Procent** jährlich.

9) Reservefonds.

Der Reservefonds darf nur in Folge eines Beschlusses des Administrations-Rathes und mit Genehmigung des Finanzministeriums über **3 Procent** des Actiencapitals erhöht werden.

Außer dem eigentlichen Reservefonds für außerordentliche und nicht vorherzusehende Fälle — dessen Bestand Ende 1851 nur **8932 Thlr.** war — ist noch ein **besonderer Fonds für Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel** vorhanden. Diesem wurden aus den Betriebsüberschüssen für 1846 überwiesen: **25,000**, für 1847: **60,000**, für 1848: **150,000**, für 1849: **120,000**, für 1851: **180,000**, für 1852: **185,000** Thlr. Der Bestand desselben Ende 1851 betrug **520,604** Thlr., Ende 1852: **619,370** Thlr.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:

73 Locomotiven, sämmtlich mit 6 Rädern und mit variabler Expansion, wovon 34 von Borsig in Berlin, 14 von Emil Keßler in Carlsruhe, 2 von Longridge & Comp. in Newcastle, 12 von John Cockerill in Seraing, 2 von Robert Stephenson, 2 von Sharp Brothers & Comp., 4 von Hawthorn in Newcastle, 2 von Jacobi, Haniel & Huyssen in Sterkrade, 1 aus der Maschinenfabrik in Buckau (31 Locomotiven dienen zu den Personen-, 42 zu den Güterzügen);

73 Tender;

119 Personenwagen mit 6320 Plätzen (in 4 Wagenclassen);

47 Gepäckwagen;

1989 Güterwagen für 199,660 Ctr. Belastung (wovon 14 mit 8, 80 mit 6, 1895 mit 4 Rädern; 34 Vieh-, 19 Equipage- und 6 Pferdewagen, 37 Holz-, 1261 Kohlen-, 64 Coakswagen);

201 Kieswagen.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 15.

Cosel-Oderberg, siehe Wilhelmsbahn.

---

19. Cottbus-Schwielochsee (Privatbahn; Pferdebahn).

---

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn führt von der Stelle, an welcher die Spree schiffbar zu sein aufhört — unweit Goyatz am Schwielochsee — über Fehrow nach der Stadt Cottbus in der preuß. Provinz Brandenburg (Reg.-Bez. Frankfurt) und ist **8303** preuß. **Ruthen** oder fast **$4\frac{1}{4}$ Meilen** lang. Sie hat außer den Bahnhöfen an beiden Endpunkten einen Haltplatz bei Fehrow.

2) Beschreibung der Bahn.

Die stärkste Steigung ist **1** auf **150**; **1860** Ruthen sind horizontal. Geradlinig sind **7305** Ruthen; die übrigen **998** Ruthen liegen in Curven (kleinster Halbmesser **150** Ruthen). Der **Unterbau** ist so eingerichtet, daß später der Umbau in eine Bahn für Dampfkraft leicht bewirkt werden kann. Die Bahn liegt auf einem Damme von **12 Fuß** Kronenbreite, überschreitet bei Fehrow die Spreeniederung und bei Butzen einen tiefen Sumpf. Die größte Tiefe der Einschnitte beträgt **18 Fuß**, die größte Höhe der Dämme **23 Fuß**. Der **Oberbau** besteht aus kiefernen Quer- und Langschwellen. Die Schienen waren bisher gewalzte Flachschienen, der Fuß 5 Pfd. schwer, mit Unterlageplatten von Schmiedeeisen. Die großen Uebelstände aber, welche die Flachschienen herbeiführten, und das immer steigende Bedürfniß von Langschwellen bewogen die Gesellschaft, im Jahre 1852 Hochschienen anzuschaffen, deren Legung im Frühjahr 1853 beendigt wurde. Der Umbau zum Locomotivenbetriebe wird beabsichtigt, bleibt aber ausgesetzt, bis die projectirte Fortsetzung nach Fürstenwalde zu Stande kommt.

3) Geschichte.

Zusammentritt des vorbereitenden Comites 13. Decbr. 1843. Subscription des Actiencapitals 6. Mai 1844. Vorläufige Concession 18. August dess. J. Constituirende Generalversammlung 30. Septbr. dess. J. Statut angenommen von der Gesellschaft 13. März 1845, bestätigt durch Cabinetsordre vom 2. Mai 1845. — Beginn des Baues am 4. Novbr. 1844 unter Leitung des Bau-Inspectors Fritsch in Cottbus. Eröffnung der Bahn am 24. Juni 1846.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **273,000** Thlr. in Actien von **100** Thlr. Dasselbe hat vollkommen ausgereicht, so daß die Meile nur **65,697** Thlr. kostet. (Der Oberbau kostet 117,818, die Erdarbeiten nur 40,188, die Bahnhöfe und Gebäude 30,940, der Grunderwerb 26,454, das Betriebsmaterial 15,331, die Brücken 11,845 Thlr. u. s. w.)

2) Im Jahre 1852 wurde zur Anschaffung von Hochschienen eine Prioritätsanleihe von **60,000** Thlr. zu **4½** Procent gemacht (Beschluß vom 19. März 1852; Privilegium 2. Juni dess. J.; Amortisation mit ½ Procent von 1854 an).

Das gesammte Anlagecapital beträgt demnach **333,000** Thlr. oder pr. Meile ca. **79,000** Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bei den übrigen preußischen Privatbahnen. (S. Einleitung.)

6) Verfassung.

Die Gesellschaft wird nach außen durch eine Direction von 3 Mitgliedern und 2 Stellvertretern (von der Generalversammlung gewählt) vertreten; in Betreff ihrer inneren Rechte durch einen die Direction überwachenden Verwaltungs-Rath von 4 Mitgliedern und 4 Stellvertretern. Die ordentlichen Generalversammlungen finden jährlich am ersten Mittwoch im Mai oder (wenn dies ein Festtag sein sollte) am nächstfolgenden Mittwoch zu Cottbus statt. Je **5** Actien geben eine Stimme. — Ihren Sitz hat die Gesellschaft in Cottbus.

7) Frequenz und Einnahme.

Die Bahn ist hauptsächlich zum Gütertransport bestimmt; der Personenverkehr kommt gar nicht in Betracht und beschränkt sich auf Spazierfahrten. Der bei weitem größte Theil aller Güter geht vom Schwielochsee nach Cottbus.

Jahr	Transportirte Pers.	Güter Ctr.	Einnahme f. Güter Thlr.	Sonstige Einnahme Thlr.	Gesammt-Einnahme Thlr.	Betriebs-Ausgabe Thlr.	Reine Einnahme Thlr.
1847	....	207357	25537	1586	27123	11085	16038
1848	1670	153180	17369	1594	18962	9266	9697
1849	....	179147	18943	1376	20319	9800	10519
1850	....	194459	19522	1719	21241	9872	11370
1851	....	184201	17516	1295	18811	8796	10014
1852	....	205886	18488	1415	19903	9490	10413

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1847: **41**, 1848: **49**, 1849: **48¼**, 1850: **41¾**, 1851: **46¾**, 1852: **47⅗** Procent.

8) Rentabilität.

Die bisher gezahlten Dividenden betrugen für 1847: **5**, 1848: **3**, 1849: **3⅓**, 1850: **3⅔**, 1851: **3**, 1852: **3** Procent. Dies giebt im Durchschnitt jährlich **3½** Procent.

9) Reservefonds.

Für den Reservefonds — welcher **15** Procent des ganzen Anlagecapitals nicht übersteigen darf — wird jährlich mindestens ½ Procent des Anlagecapitals von der Einnahme abgezogen. Die für diesen Zweck angewiesenen Summen betrugen 1847: **2388**, 1848: **1507**, 1849: **1419**, 1850: **1360**, 1851: **1824**, 1852: **2223** Thlr.

Ende 1851 schloß das Reservefonds-Conto mit **5568** Thlr. Bestand.

10) Betriebsmaterial.

Im Jahre 1847 waren vorhanden:
3 Personenwagen;
50 Lastwagen.

---

20. Dresden-Tharandt (Albertsbahn).
(Privatbahn.)

---

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **4½ Meilen.** Davon kommen nicht ganz **2 Meilen** (24,000 Ellen) auf die von **Dresden** über Potschappel nach **Tharandt** (im Plauenschen Grunde oder Thale der Weißeritz) führende **Hauptbahn**, **2½ Meilen** auf die nach verschiedenen Kohlenwerken führenden, zum Theil nur für Pferdebetrieb bestimmten **Zweigbahnen**: von Potschappel über Niederheßlich durch das Poissenthal nach Hänichen und Rippien, von Potschappel über Zaukerode nach Hermsdorf, von Potschappel nach Gittersee.

2) Geschichte.

Bildung eines Comités in Dresden 11. August 1852. Die Einladung zur Betheiligung ist vom 4. April 1853 datirt. Die Subscription fand am 13. und 14. Apr. dess. J. in Dresden, Leipzig, Bautzen, Freiberg und Tharandt statt, wobei statt der erforderlichen **14,800** Actien **20,646** gezeichnet wurden. Constituirende Generalversammlung 4. Mai 1853. In derselben wurde der Ausschuß gewählt; dieser wählte sodann das Directorium, das sich am 26. Mai dess. J. constituirte. In der zweiten Generalversammlung am 13. Juli dess. J. wurde das Statut angenommen. Im Aug. dess. J. erschien die Expropriationsverordnung. Erster Spatenstich bei Dresden am 12. Septbr. Noch im Jahre 1854 soll die Hauptbahn vollendet werden.

3) Anlagecapital.

Das Actiencapital beträgt **1,700,000** Thlr. in Actien à **100** Thlr.

4) Verhältniß zum Staate.

Während der zwei Baujahre (nach der Publication der Expropriationsverordnung an gerechnet) und der darauf folgenden drei Jahre ist die Gesellschaft von der Gewerbsteuer befreit.

Die Regierung behält sich das Recht vor, das Eigenthum der Eisenbahn und der Zweigbahnen für den Staat zu erwerben. Dasselbe kann im Wege der freien Vereinigung zu jeder Zeit, im Falle der Fortführung der Bahn bis Freiberg aber von der Betriebseröffnung der anschließenden Strecke bis Freiberg an zu jeder Zeit, in allen andern Fällen nicht vor Ablauf des zwanzigsten Betriebsjahres geltend gemacht werden. Im Fall der Ausübung des Ankaufsrechts wird bezahlt 1) wenn der Ankauf innerhalb der 5 ersten Betriebsjahre erfolgt, das Anlagecapital unter Zuschlagung eines **halben Procents** für jedes an 20 Betriebsjahren fehlende Jahr; 2) wenn der Ankauf nach dem fünften, aber vor dem zwanzigsten Betriebsjahre erfolgt, der 25fache Betrag der letzten fünfjährigen Durchschnittsdividende unter Zuschlagung eines **halben Procents** für jedes an 20 Betriebsjahren fehlende Jahr, jedenfalls als Minimum das Anlagecapital; 3) wenn der Ankauf nicht vor dem zwanzigsten Betriebsjahre erfolgt, der 25fache Betrag der letzten 10jährigen Durchschnittsdividende.

5) Verfassung.

Die Gesellschaft hat ihren Wohnsitz in **Dresden**. Das **Directorium** besteht aus 3 Mitgliedern und einem Stellvertreter, der **Ausschuß** aus 12 Mitgliedern. In den **Generalversammlungen** hat der Vorzeiger einer Actie eine Stimme, dagegen geben **2—5** Actien 2 Stimmen, **6—10** Actien 3 Stimmen, **11—20** Actien 4 Stimmen, **21—50** Actien 5 Stimmen, **51—75** Actien 6 Stimmen, **76** bis **100** Actien 7 Stimmen, **101—150** Actien 8 Stimmen, **151** und **mehr** Actien 10 Stimmen.

6) Reservefonds.

Von dem nach Gewährung einer Dividende von 4 Procent für das gesammte Actiencapital verbleibenden Reinertrage ist die Hälfte bis zum Betrage von $\frac{1}{2}$ Procent des Anlagecapitals zur Ansammlung eines Reservefonds zurückzulegen. Dieser Betrag kann durch Beschluß des Directoriums und Ausschusses bis auf 1 Procent erhöht werden. Der Bestand des Reservefonds soll sich jedoch nicht höher als 5 Procent des Anlagecapitals belaufen.

---

21. Düsseldorf-Elberfeld (Privatbahn).

---

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: 7030 Ruthen oder etwas über $3\frac{1}{2}$ Meilen. Entfernung der einzelnen Stationen von **Düsseldorf:** Gerresheim 1580, Erkrath 2270, Hochdahl 2970, Haan 4330, Vohwinkel 5570, **Elberfeld** (Bahnhof in der Steinbeck) 7030 Ruthen. Hierzu kommt noch die Strecke vom Düsseldorfer Bahnhof bis zum Rhein, 372 Ruthen, welche nur mit Pferden befahren wird. Bei Düsseldorf schließt sich die Bahn an die Cöln-Mindener, bei Vohwinkel an die Prinz-Wilhelms-Bahn, bei Elberfeld an die Bergisch-Märkische Bahn an.

2) Beschreibung der Bahn.

Der Bahnhof bei Düsseldorf liegt 118, der bei Elberfeld 505, der höchste Punkt der Bahn, unweit Vohwinkel, 545 Fuß über der Nordsee.

Zwischen Erkrath und Hochdahl befindet sich eine schiefe Ebene von 650 Ruthen Länge und einer Steigung von 1 auf 30, die also eine Höhe von 260 Fuß ersteigt. Der Betrieb derselben geschah früher durch zwei stehende Maschinen, jede von 40 Pferdekraft. Seit dem

September 1841 trat eine neue Einrichtung ins Leben, nach welcher die von Elberfeld und die von Düsseldorf kommenden Wagenzüge sich auf der schiefen Ebene begegneten und jene die letztern mittelst eines Drahtseiles hinaufzogen, welches über die an der schiefen Ebene aufgestellten Rollen geleitet wurde; seitdem sind die stehenden Maschinen fast ganz entbehrlich geworden. Jetzt dient eine Reservemaschine dem hinauffahrenden Zuge als Gegengewicht; bei der Thalfahrt werden die Züge gar nicht mehr an das Seil angehängt. Von Hochdahl bis Elberfeld kommt auf **2404** Ruthen die Steigung **1** auf **250**, auf **630** Ruthen ein Fallen mit **1** auf **130** vor. Horizontal sind im Ganzen nur **534** Ruthen, steigend von Düsseldorf aus **5774**, fallend **722** Ruthen; das Steigen beträgt **448**, das Fallen **60¾** Fuß. Die Länge der geraden Strecken beträgt **4223**, die der Curven **2807** Ruthen.

Mit Ausnahme der schiefen Ebene hat die Bahn nur **ein Geleise**; das **Planum** ist im Allgemeinen nur **12** Fuß, in den Ausweichungen **21** Fuß breit. Die **Schienen** sind auf dem bei weitem größten Theile der Bahn Stuhlschienen von gewalztem Eisen, **12—15** Fuß lang, pr. Fuß 15 Pfd. schwer, mit eisernen Keilen in gußeisernen Stühlen befestigt und auf **3** Fuß von einander entfernten, **8** Fuß langen, eichenen Querschwellen ruhend. Unter den Verbindungsstühlen zweier Schienen und den beiden angrenzenden Stühlen liegen die Querschwellen in der Längenrichtung. — Auf einer Strecke von $\frac{1}{6}$ Meile liegen breitbasige Schienen, pr. Fuß 20 Pfd. schwer.

Die höchsten **Dämme** sind **60** Fuß (zwischen Vohwinkel und Sonnborn) und **51** Fuß (bei Stahlenhaus) hoch, die tiefsten **Einschnitte** **50** Fuß tief (bei Frinsberg und Haan). Von den **Kunstbauten** sind zu bemerken: 1) der Viaduct über das Wupperthal bei Sonnborn, welcher 6 Bogen hat, **371½** Fuß lang, über dem Flußbette **68** Fuß hoch ist und mit dem Flusse einen Winkel von 45° bildet; 2) 3 Brücken über die Bahn von **30** Fuß Weite; 3) 3 Brücken über die Düssel von **20—30** Fuß Weite; 4) eine Brücke über die Wupper zur Verbindung des Bahnhofes bei Elberfeld mit der Stadt, sowie eine Kettenbrücke für Fußgänger über einen **40** Fuß tiefen Einschnitt.

3) Geschichte.

Bildung eines Comités in einer Versammlung zu Elberfeld am 19. Juni 1835. Erste Generalversammlung in Düsseldorf 31. Octbr.

1835. Die vorläufige Concession (verzögert durch das damals aufgestellte Project einer Rhein-Weserbahn von Düsseldorf bis Minden) wurde ertheilt 5. Febr. 1837. Statuten genehmigt und definitive Concession ertheilt 23. Septbr. 1837. Eröffnung der Strecke Düsseldorf-Erkrath 15. Octbr. 1838, der Strecke Erkrath-Vohwinkel 28. Mai 1841, der ganzen Bahn 1. Septbr. deff. Jahres.

4) Anlagecapital.

1) **Actiencapital: 1,027,800 Thlr.** in Actien à **100 Thlr.**

2) **Prioritätsanleihen: 1,400,000 Thlr.** a) Erste Serie **1 Mill. Thlr.** à **4 Procent**, nach dem Privilegium vom 28. April 1842. (Nach Beschluß der Generalversammlung vom 23. Juni 1840 und Privilegium vom 22. Sept. deff. J. war eine Prioritätsanleihe von 600,000 Thlr. zu 5 Procent mit 1½ Procent Amortisation aufgenommen worden. In der Generalversammlung vom 27. u. 28. April 1842 wurde beschlossen, jenes Anlehen um 400,000 Thlr. zu erhöhen, und zwar in der Art, daß unter Kündigung des ältern Prioritätsactiencapitals ein neues von 1 Mill. Thlr. zu 4 Procent mit 1 Procent Amortisation, die jedoch erst nach 10 Jahren beginnen sollte, aufgenommen wurde. Dies wurde vom König genehmigt 9. April 1842. Die Ausloosung hat im Jahre 1852 mit 100 Stück begonnen.) b) Zweite Serie **400,000 Thlr.** zu **5 Procent** mit **½ Procent** Amortisation von 1855 an. (Am 27. Mai 1847 war eine Vermehrung des Stamm-Actiencapitals um 372,200 Thlr. beschlossen, auch durch Cabinetsordre vom 9. Juli 1847 genehmigt worden. Da jedoch die neuen Actien keinen hinreichenden Absatz fanden, beschloß die Generalversammlung vom 20. April 1850 die Umwandlung derselben in 5 Procent tragende Prioritätsactien und die Erhöhung ihres Betrags auf 400,000 Thlr. Am 28. Juni deff. J. wurde darüber definitiver Beschluß gefaßt und am 11. Septbr. 1850 das königl. Privilegium ertheilt.) Beide Anleihen zusammen verursachen einen jährlichen Aufwand von **70,000 Thlr.**

Das ganze Anlagecapital beträgt daher **2,427,800 Thlr.** oder pr. Meile **690,697 Thlr.**

5) Verhältniß zum Staate.

Das Verhältniß zum Staate ist wie bei allen anderen preußischen Privatbahnen. (S. Einleit.)

6) Verfassung.

Domicil und Sitz der Verwaltung sind in **Düsseldorf**. An der Spitze der Gesellschaft steht ein von ihr gewählter **Verwaltungsrath** von 15 Mitgliedern und eben so vielen Stellvertretern, sowie eine von demselben gewählte **Direction**, bestehend aus einem Director, 4 Directorialräthen und 4 Stellvertretern derselben. In den **Generalversammlungen** ist jeder Besitzer von **3** oder mehr Actien stimmberechtigt; auf **6**, **12**, **24**, **48** Actien kommen resp. 2, 3, 4, 5 Stimmen (s. vierter Nachtr. zum Statut vom 8. Jan. 1847).

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
			für Pers.	f. Güter *)	außerdem	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1842	383018	370255	99471	23751	9344	132566½	....	....
1843	267687	799251	93159	52959	6936	153055	....	....
1844	283084	924757	94344	62333	8064	164742	89590½	75151½
1845	321805	1050284	97090	56252	4856	158198	81759	76439
1846	354391	1106595	122112	62740	5239	190091	93970	96121
1847	327943	1346710	107647	94329	8141	210117	117915	92202
1848	303531	1755512	93900	75796	5751	176047	106039	70008
1849	323246	1960077	93460	82108	8760	184327	92674	91653
1850	340575	2313799	100635	99920	7253	207808	104022	103786
1851	355098	2593366	104749	108973	9781	223503	115338	108165
1852	360379	3890111	106200	132793	9375	248368	141227	122504½

Die Ausgaben excl. Zinsen betrugen 1842: **71½**, 1843: **54**, 1844: **58**, 1845: **56**, 1846: **64**, 1847: **56**, 1848: **60**, 1849: **50**, 1850: **50**, 1851: **52**, 1852: **56⅘** Procent der Brutto-Einnahme. Doch wurden aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gedeckt 1844: **5432½**, 1845: **6882**, 1846: **28,013**, 1847: **20,796**, 1851: **4081**, 1852: **15,363** Thlr.

*) Seit dem Jahre 1847 ist die Brutto-Einnahme für Güter angegeben, bis dahin die reine Einnahme.

8) Rentabilität.

Vom 1. Januar 1844 an werden (in Gemäßheit des 3ten Nachtrags zum Statut vom 19. August 1844) nur **Dividenden** anstatt der Zinsen unter die Stamm-Actionairs vertheilt. Die Dividende betrug für 1842: nichts, 1843: **2½**, 1844: **3**, 1845: **3**, 1846: **4**, 1847: **4½**, 1848: **2**, 1849: **4½**, 1850: **4½**, 1851: **3**, 1852: **2½ Procent**, demnach im Durchschnitt aus den 10 Jahren 1843—1852 jährlich etwas über **3⅓** (genau $3\frac{7}{20}$) **Procent**, mit Hinzurechnung des Jahres 1842 aber nur etwas über **3 Procent**.

9) Reservefonds.

Vor Austheilung der Dividenden sollen jährlich höchstens **10,000** Thlr. *) vom reinen Gewinn zur Bildung eines nicht über **150,000** Thlr. auszudehnenden Reservefonds zurückgelegt werden. Ende 1851 betrug derselbe erst **19,802** Thlr. (incl. 10,000 Thlr. in Materialien-Beständen). Für 1852 wurden dem Reserve- oder Bahn-Erneuerungsfonds **2722** Thlr. und dem Verschleiß- oder Erneuerungsfonds des gehenden Zeugs **22,000** Thlr. überwiesen, wodurch der erstere auf **10,329**, der letztere auf **20,976½** Thlr. gestiegen ist.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:

11 Locomotiven (worunter 4 von Stephenson in Newcastle, 1 von Cockerill in Seraing, 1 von Jacobi, Haniel & Huyssen in Sterkrade, 5 von Emil Keßler in Carlsruhe);
29 Personenwagen;
121 Güterwagen.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 16.

---

*) Im Statut stand ursprünglich 20 Procent.

22. Eifel-Eisenbahn (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: 5½ Meilen. Die Bahn geht von **Düren** (Station der rheinischen Eisenbahn) über Zülpich, Commern, Call und Gemünd nach **Schleiden**. Ihr Zweck ist hauptsächlich, die Berg- und Hüttenwerke des vordern Eifel- und des Schleidener Thals im Kreise Schleiden und die Bleibergwerke bei Commern mit der rheinischen Eisenbahn zu verbinden.

2) Geschichte.

Genehmigung des Staats zur Anlegung der Bahn ertheilt 2. Mai 1853. Statut notariell vollzogen 10. Mai deff. J. Concessions- und Bestätigungsurkunde 16. Mai. deff. J. Die Concession tritt erst dann in Kraft, wenn der Unternehmer Georg Burge in London die Caution von **200,000** Thlr. erlegt hat und das Anlagecapital durch Actienzeichnung gesichert ist; beides war Anfang Novbr. 1853 noch nicht geschehen. Binnen 3 Jahren vom Datum der Concession an soll die Bahn eröffnet werden.

3) Anlagecapital.

Actiencapital: **2,400,000 Thlr.** in Actien à **100 Thlr.**

4) Verhältniß zum Staate.

Wie bei den übrigen preußischen Privatbahnen. (S. Einleit.)

5) Verfassung.

Ihr Domicil hat die Gesellschaft in Aachen. In den **Generalversammlungen** haben nur die Besitzer von **10** oder **mehr** Actien ein

Stimmrecht. Die **Direction** besteht in den ersten 3 Jahren aus 3 Mitgliedern und 2 Stellvertretern, kann aber eventuell um je 2 Mitglieder vermehrt werden. Der **Verwaltungsrath** besteht aus 12 Mitgliedern, welche zur Hälfte Engländer sein können.

6) Reservefonds.

Maximalbetrag **100,000** Thlr. Jährlicher Beitrag $\frac{1}{2}$ **Procent** des Actiencapitals.

---

23. Frankfurt-Hanau (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **2$\frac{1}{6}$ geogr. Meilen**, wovon fast $\frac{1}{2}$ Meile auf dem Gebiete der freien Stadt Frankfurt, der Rest auf kurhessischem Gebiete. Die Bahn geht von **Frankfurt** a. M. (wo der Bahnhof zwischen dem Obermain- und dem Allerheiligen-Thore angelegt ist) über die Mainkur und Wilhelmsbad nach **Hanau**. Im Bau ist eine **Fortsetzung** von Hanau bis zur kurhessisch-bayerischen Landesgrenze bei **Kahl**, **8675** Meter oder 1$\frac{1}{6}$ Meile lang.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur ein **Geleise**, aber der Bahnkörper ist durchgehends für Doppelgeleise hergestellt. Ueber die **Steigungsverhältnisse** ist nichts Näheres bekannt, doch bietet das Terrain erhebliche Schwierigkeiten nicht dar. Von dem erworbenen **Grund und Boden** sind **132 Morgen** zur Bahngrundfläche verwandt; **131 Morgen** liegen außerhalb der Bahn und sollen verkauft werden. Die **Erdarbeiten** betragen **150,000 Cubikmeter**. Unter den **Bauwerken** steht die Kinzig-Brücke von **90 Meter** Oeffnung (in 5 Feldern) obenan. Die **Schienen** sind breitbasige Vignoles-Schienen.

3) Geschichte.

Vorläufige Erlaubniß der Regierung ertheilt 12. April 1843, definitive Ende Aug. dess. J. Am 28. Juli 1844 wurde den Bankiers **Bernus du Fay** und Gebr. **Bethmann** auf 99 Jahre Concession ertheilt. Der Bau wurde am 27. Octbr. 1845 begonnen und unter Leitung des Ingenieurs **Strobel** ausgeführt, aber durch den Ankauf der Ländereien, namentlich auf dem Frankfurter Gebiete, verzögert. Am 10. Sept. 1848 erfolgte die Eröffnung. — Nach einem im Decbr. 1852 mit der bayerischen Regierung abgeschlossenen Vertrage übernimmt die Gesellschaft die **Fortsetzung der Bahn von Hanau bis zur bayerischen Grenze bei Kahl** (etwa 1⅛ Meile) in der Richtung nach Aschaffenburg; die Eröffnung dieser Strecke nebst der anstoßenden, **2 Meilen** langen bayerischen Bahnstrecke von der Grenze bis Aschaffenburg (deren Betrieb die Frankfurt-Hanauer Gesellschaft gegen eine Verzinsung des Anlagecapitals von **2**, resp. **3 Procent** gepachtet hat) war für den Herbst 1853 versprochen, ist aber neuerdings weiter hinausgeschoben worden.*)

4) Anlagecapital.

1) **Actiencapital** für die Strecke von Frankfurt bis Hanau **1,500,000 Gulden rhein.** (anfänglich 800,000 Fl.) in **Actien zu 250 Fl.** Zwar hat die Bahn **1,664,181 Fl.** gekostet, doch wird der Mehrbedarf durch den Werth des disponiblen Grundeigenthums u. s. w. gedeckt werden und das Actiencapital ausreichen, so daß die Meile **394,815 Thlr.** kostet. Zum Behuf des Weiterbaues bis zur bayerischen Grenze wurde das Actiencapital um **500,000 Fl.**, also bis auf **2 Millionen Gulden** erhöht.

2) **Prioritätsanleihe: 600,000 Fl.** zu **4½ Procent** (auf 3 Jahre unkündbar; dann beginnt die Amortisation mit **1 Proc.**) nach Beschluß der außerordentlichen Generalversammlung vom 28. Dec. 1853. Zuerst werden nur **500,000 Fl.** emittirt, wobei die Actionairs den Vorzug haben.

---

*) Dem Fortbau bis zur bayerischen Grenze haben sich unerwartete Hindernisse entgegengestellt. Die Gesellschaft hat sich nämlich durch die stattgehabte Abschätzung des Grundeigenthums verletzt gesehen und eine zweite Abschätzung beantragt, auch gegen die betreffenden Grundeigenthümer ungefähr 400 Processe anhängig gemacht. Dagegen ist die anstoßende bayerische Bahnstrecke der Gesellschaft am 12. Novbr. 1853 als vollendet und fahrbar übergeben worden.

5) Verhältniß zum Staate.

Das Oberaufsichtsrecht des Staats wird durch einen beständigen Commissar wahrgenommen. — Die **Concession** ist auf 99 Jahre ertheilt. Wird nach Ablauf dieser Zeit die Concession nicht erneuert oder verlängert, so kann entweder das Eigenthum der Bahn mit Grund und Boden und allem Zubehör gegen baaren Ersatz des Werthes für den Staat eingezogen (in welchem Falle die Ausmittelung der Ersatzsumme durch gerichtliche Taxation geschehen soll) oder von der hessischen Regierung verfügt werden, daß die Bahn als solche mit allem Zubehör veräußert werde. Außerdem hat sich die hessische Regierung die Befugniß vorbehalten, das Eigenthum der Bahn mit allem Zubehör nach einjähriger Ankündigung anzukaufen, jedoch nicht eher als 50 Jahre nach der Eröffnung. In diesem Falle wird an die Gesellschaft der 25fache Betrag derjenigen jährlichen Dividende bezahlt, welche an sämmtliche Actionairs im Durchschnitte der letzten 5 Jahre ausbezahlt worden ist.

6) Verfassung.

Die oberste Verwaltung führt ein von der Generalversammlung gewählter **Verwaltungsrath** von 5 Mitgliedern, welcher seinen Sitz in Frankfurt a. M. hat und einen Director, sowie einen Inspector bestellt. Der Sitz der Direction war anfänglich in Hanau, ist aber nach **Frankfurt** a. M. verlegt worden. Die ordentlichen **Generalversammlungen** finden innerhalb der ersten 3 Monate des Jahres und zwar in der Regel in Wilhelmsbad statt. Nur wer **10** oder **mehr** Actien besitzt, hat in den Generalversammlungen Sitz und Stimme; je **10** Actien geben eine Stimme, doch kann Niemand mehr als 10 Stimmen abgeben.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Einnahme für Pers. Fl. rh.	Einnahme für Güter Fl. rh.	Einnahme zusammen Fl. rh.	Betriebs-Ausgabe Fl. rh.	Reine Einnahme Fl. rh.
10. Sept. 1848 bis Ende 1849	. . . .	. . . . .	. . . . .	122514½	64083½	58431
1850	. . . .	. . . . .	. . . . .	102962½	50445½	52517
1851	. . . .	. . . . .	. . . . .	97718	51404	46314
1852	335065	100621	6698½	110014	49522	60492

Hierbei ist zu bemerken, daß in der eben mitgetheilten Zusammenstellung für die Jahre 1848—1851 nur die Gesammteinnahme für den Transportdienst (jedoch einschließlich der Zinsen auf die Betriebs-Einnahmen-Ueberschüsse) angegeben ist, wogegen die Einnahme für 1852 außer der eigentlichen Betriebs-Einnahme von **107,319½** Fl. noch die sonstigen Einnahmen im Belauf von **2694½** Fl. enthält.

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe: 1849: **52⅜**, 1850: **49½**, 1851: **53¼**, 1852: **45** Procent.

8) Rentabilität.

Die Actien werden jährlich (vom 1. Juli 1846 an) mit **3½ Procent verzinst** und außerdem vorkommenden Falles jährlich eine von der Generalversammlung bestimmte **Dividende** vertheilt. Bis jetzt konnte **nur ein einziges Mal**, für das Jahr 1849, eine Dividende von ½ **Procent vertheilt** werden. Durch den Anschluß an die bayerische Westbahn wird die Rentabilität des Unternehmens sehr wesentlich gesteigert werden.

9) Reservefonds.

Statutenmäßig soll jährlich nur dann eine Tantième des Reingewinns für den Reservefonds (welcher auch zur Bezahlung der Actienzinsen verwandt werden darf) ausgesetzt werden, wenn Jahreszinsen und Dividende zusammengerechnet mindestens 5 Procent betragen, und zwar soll der Reservefonds bis auf mindestens **100,000** Fl. gebracht werden. Obgleich die erwähnte Bedingung bis jetzt noch nicht erfüllt worden ist, wurden 1852 doch **7992** Fl. dem Reservefonds überwiesen.

10) Betriebsmaterial.

4 Locomotiven nebst Tendern, mit 6 Rädern, nach Stephenson's patentirtem System mit variabler Expansion;
31 Personenwagen;
12 andere Wagen.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 17.

24. Frankfurt-Homburg (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn beginnt zu **Frankfurt** a. M. im Bahnhofe der Main-Weserbahn, benutzt diese auf eine Strecke, läuft dann parallel mit der Taunusbahn bis zum Jägerhaus Rebstock, geht dann durch den Wald nach Rödelheim und von da über Eschborn, Steinbach, Oberursel nach **Homburg.** Sie läuft also durch Frankfurtisches, großherzoglich hessisches, nassauisches und hessen-homburgisches Gebiet. Länge: ca. 2 Meilen.

2) Geschichte.

Die Actiengesellschaft ist von den Gebrüdern **Blanc** in Homburg gebildet worden. Die Concession der Stadt Frankfurt wurde Anfang September 1853 ertheilt; schon früher die der drei andern betheiligten Regierungen. Am 24. Octbr. deff. J. wurde in Wiesbaden die festgesetzte Caution für Rechnung der Unternehmer durch das Bankhaus **Raphael Erlanger** in Frankfurt a. M. erlegt.

Friedrich-Wilhelms-Nordbahn, siehe Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.

25. Glückstadt-Elmshorn (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **4445** preuß. Ruthen oder **2¼** Meilen. Die Bahn geht vom **Glückstadter** Hafen (längs desselben läuft eine **3848** Fuß lange Pferdebahn) über Herzhorn, Siethwende, Wischreihe, Kibitzreihe, Bullendorf, Hasenbusch nach **Elmshorn**, wo sie in die Altona-Kieler Bahn einmündet. Anhaltestellen befinden sich bei Herzhorn und Siethwende.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur ein Geleise und ist auf zwei Dritttheilen ihrer Länge, von Glückstadt bis Bullendorf, ganz horizontal; die größte **Steigung** ist **1** auf **400**. Von Glückstadt aus steigt die Bahn um **7** und fällt um **40** Fuß. Die Breite derselben ist nur **16 Fuß**. Der **Oberbau** gleicht dem der Altona-Kieler Eisenbahn; die Schienen wiegen pr. Fuß 19¼ Pfd. Die **Kunstbauten** bestehen in 8 eigentlichen Brücken und 99 Durchlässen und Uebergangsbrücken. Sämmtliche **47 Wegübergänge** befinden sich im Niveau der Bahn.

3) Geschichte.

Bildung eines Comités für eine Bahn von Glückstadt nach Kiel im Jahre 1840. Vorläufige Concession zu einer Zweigbahn der Altona-Kieler Bahn nach Glückstadt ertheilt im Januar 1842. Genehmigung zur Bildung einer Actiengesellschaft am 14. Novbr. 1843. Actienzeichnung vom 17. Jan. bis 12. Febr. 1844. Statut angenommen in der ersten Generalversammlung am 29. März, bestätigt am 26. Juli 1844. Beginn des Baues 19. August dess. J. Eröffnung der Bahn 19. Juli 1845. Den Betrieb besorgt die Altona-Kieler Gesellschaft, welcher die

Glückstadt-Elmshorner Gesellschaft in Gemäßheit des neuen, seit 1. Jan. 1849 in Kraft getretenen, bis Ende 1855 gültigen Vertrags die vollen Betriebskosten vergütet. — Unterhandlungen über den Ankauf der Bahn an die gedachte Gesellschaft haben nicht zum Ziele geführt, da dieselbe als Kaufpreis nur **111,500** Species oder **37⅙** Procent des Nominalwerths sämmtlicher Actien gewähren wollte. — Am 8. Septbr. 1853 hat die Gesellschaft den Bau einer **Verlängerungsbahn von Glückstadt nach Itzehoe, 2½ Meilen** lang, beschlossen.

4) Anlagecapital.

Das anfängliche Actiencapital betrug **160,000** Species oder **240,000** Thlr. in Actien zu **100** Species, wurde aber durch Beschluß der Generalversammlung am 21. Apr. 1845 um **80,000** Species, durch Beschluß vom 25. Nov. dess. J. abermals um **60,000** Species vermehrt und beträgt daher jetzt **300,000** Species oder **450,000** Thlr. (Von den Actien der zweiten Emission sind 350, im Betrag von 35,000 Species, noch im Besitz der Gesellschaft; die 600 Actien der letzten Emission wurden laut Verordnung vom 7. Jan. 1846 vom Staate übernommen.) Die Capitalschulden der Gesellschaft betragen **120,000** Mk. Cour. Die gesammten Anlagekosten betragen daher **297,000** Species oder **445,500** Thlr., also pr. Meile **198,000** Thlr.

Das **Baucapital für die Verlängerung bis Itzehoe**, berechnet auf **240,000** Species oder **360,000** Thlr., soll gleichfalls durch Actien aufgebracht werden.

5) Verhältniß zum Staate.

Die **Concession** zur ausschließlichen Benutzung der Bahn ist auf 100 Jahre vom Tage der Eröffnung an ertheilt.

6) Verfassung.

Die **Direction** hat ihren Sitz in Glückstadt und besteht aus 2 (während des Baues aus 4) Mitgliedern, während der Ausschuß aus 11 Mitgliedern besteht. In den Generalversammlungen haben sämmtliche Actionairs Sitz und Stimme. Auf **1—4** Actien kommt eine Stimme, auf **5—9** zwei, auf **10—19** drei, auf **20—39** vier, auf **40—79** fünf, auf **80—125** sechs, auf **126—199** Actien sieben

Stimmen. Die Inhaber von **200** Actien haben 8 Stimmen und dann für jede ferneren **100** Actien 4 Stimmen mehr.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen (incl. Militär)	Güter	Einnahme	Antheil der Altona-Kieler Gesellschaft	Ueberschuß
	Mrk. Ct.	Centner	Mrk. Ct.	Mrk. Ct.	Mrk. Ct.
Vom 26. Juli bis 31. Decbr. 1845	49289	66942	22201	11673	10528
1846	96836	337694	53288	28751	24536
1847	82537	199972	48096	25609	22477
1848	93180	204250	48900	25867	23017
1849	72244	292717	74994	46349	28645
1850	78430	183351	58882	41367	17514
1851	79853	156324	54469	42337	12132
1852	59749	111153	41551	38030	3520
1853	. . .	. . . .	70873	. . .	. . .

Unter den beförderten Personen waren 1850: 7461, 1851: 8191, 1852: 1295 Militärs.

8) Rentabilität.

Für die ersten $5\frac{1}{3}$ Monate wurden **$3\frac{3}{4}$** Mark Cour. oder **1** Species, also pr. Jahr **$2\frac{1}{4}$** Procent, für 1846 wurden **2**, für 1848: $\frac{1}{2}$, für 1849: **$1\frac{1}{2}$** Procent Dividende vertheilt. Für die übrigen Jahre 1847, 1850, 1851, 1852 ist keine Dividende vertheilt worden. Demnach beträgt die Durchschnitts-Dividende der Jahre 1845—52 nur $\frac{2}{3}$ Procent.

9) Reservefonds.

Der dem Reservefonds zufließende Theil des Einnahme-Ueberschusses ist zu $\frac{1}{5}$ desselben bestimmt, kann aber vom Ausschusse bis auf $\frac{1}{3}$ erhöht werden. Am 1. April 1853 betrug der Reservefonds **$7813\frac{1}{2}$** Mark Courant.

10) Betriebsmaterial.

Da der Betrieb der Bahn von der Altona-Kieler Gesellschaft besorgt wird, so besitzt die Gesellschaft keine eigenen Transportmittel.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 18.

---

26. Hamburg-Bergedorf (Privatbahn).

---

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: $2\frac{1}{6}$ geographische Meilen. Die Bahn geht von **Hamburg** — wo der Bahnhof am Deichthor angelegt ist — durch das Hammerbrook, das Billbrack, den Billwärder, über den Bergedorfer Kamp nach **Bergedorf** und vereinigt sich hier mit der Berlin-Hamburger Bahn.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat doppeltes Geleise; die Schienen wiegen pr. Fuß $20\frac{2}{3}$ Pfd. und liegen auf eichenen Querschwellen.

Die Kronenbreite des Dammes beträgt 32 Fuß.

Von Hamburg aus kommt auf einer kurzen Strecke die Steigung 1 auf 100 vor, außerdem keine größere als 1 auf 500, so daß die Bahn für fast vollkommen horizontal gelten kann. Wirklich horizontal sind 2618 Ruthen; das Steigen beträgt im Ganzen $10\frac{1}{2}$, das Fallen $15\frac{1}{2}$ Fuß. Dämme und Einschnitte von Erheblichkeit kommen nicht vor.

3) Geschichte.

Bildung eines provisorischen Comités im Sommer 1838. Actienzeichnung in Folge der Einladung vom 31. Octbr. deff. J. Wahl

des Ausschusses in der Generalversammlung am 18. Decbr. deff. J. Dieser publicirte am 13. Januar 1839 das von ihm revidirte Statut und wählte die Direction. Erlaß eines allgemeinen Expropriations-Gesetzes für Hamburg 20. Dec. 1839. Concession ertheilt 1. Juni 1840. Ausführung des Baues vom Juni 1840 an unter Leitung des Ober-Ingenieurs **Will. Lindley** und des ausführenden Ingenieurs **Giles**. Erste ordentliche Generalversammlung 23. Octbr. 1841. Eröffnung der Bahn am 17. Mai 1842 für Personen-, am 28. Novbr. 1842 für Waaren- und Viehtransport. Zum Zweck des Anschlusses an die Berlin-Hamburger Bahn wurde am 13. Juli 1844 die Verdoppelung des Actiencapitals beschlossen (s. unter 4). Im Jahre 1845 wurde ein **Vertrag mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft** abgeschlossen, nach welchem die letztere mit dem Zeitpunkt der Eröffnung ihrer eigenen Bahn von Berlin bis Bergedorf die Hamburg-Bergedorfer Bahn in Pacht nehmen, die Hamburg-Bergedorfer Gesellschaft aber auf ihrer Bahnstrecke ein zweites Bahngeleise legen und den angemessen zu vergrößernden Bahnhof bei Hamburg nach den Bedürfnissen der Berliner Gesellschaft ausbauen sollte. Die letztere verzinst die gesammten Anlagekosten des Hamburger Bahnhofs mit **4 Procent** und entrichtet außerdem in den ersten 5 Jahren (bis 15. Decbr. 1851) **45 Procent**, nachher **50 Procent** der ganzen zwischen Hamburg und Bergedorf erzielten Brutto-Einnahme. Am 16. Juni 1845 wurde dieser Pachtvertrag von der Hamburg-Bergedorfer, sowie von der Berlin-Hamburger Gesellschaft, am 8. und 14. Novbr. 1845 von den Senaten der Städte Lübeck und Hamburg genehmigt. Seit dem 1. Decbr. 1846 ist demnach der Betrieb der Bahn auf die Berlin-Hamburger Gesellschaft übergegangen.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **3,096,000 Mrk. Bco.** oder **1,548,000 Thlr.** (Das ursprüngliche Actiencapital von 1,500,000 Mark Bco. in 5000 Actien à 300 Mark wurde zuerst dadurch vergrößert, daß es den Inhabern der am 1. Mai 1843 fällig gewordenen Zinscoupons freigestellt wurde, bis zum 27. August 1843 je 25 dieser Coupons à 12 Mark gegen eine neue Actie umzutauschen. In Folge dessen wurden für **4000** eingelieferte Coupons **160** neue Actien creirt, so daß das Actiencapital auf **1,548,000 Mark Bco.** stieg. Am 13. Juli 1844

beschloß die Gesellschaft die Verdoppelung ihres Actiencapitals. Durch Conclusum vom 18. April 1845 (ratificirt von der Bürgerschaft 31. Juli 1845) beschloß der Senat die neu zu creirenden **5160** Actien unter folgenden Bedingungen al pari zu übernehmen. Der Staat soll in jedem Jahre, nachdem sämmtliche Actien **4** Procent Zinsen und zwar auch sämmtliche Zinsrückstände der früheren Jahre empfangen haben, von der etwa ferner vorhandenen Jahres-Einnahme, so weit sie reicht, ½ Procent des ganzen Actiencapitals als Amortisationsabgabe vorweg percipiren. Diesen Betrag sowohl, als die etwa sonst über **4** Procent percipirten Dividenden, will der Staat ausschließlich auf die Amortisation der Actien verwenden, und zwar mittelst Ausloosung und Auszahlung nach dem festen Curs von **120** Procent nebst sämmtlichen verfallenen Zins- und Dividenden-Coupons. Sollte der Betrag der jährlichen Amortisationsabgabe und die Dividende, welche die Staatsactien über **4** Procent abwerfen, noch nicht **50,000** Mark Bco. ausmachen, so hat der Staat das Recht, die Dotation des Tilgungsfonds bis zu dieser Summe zu ergänzen.)*)

2) Anleihe: **1,500,000** Mark Bco. oder **750,000** Thlr. (Im J. 1842 machte die Direction eine Anleihe von 250,000 Mk. Bco. zu 5 Procent, die im Jahre 1843 auf 300,000 Mark zu 4½ Procent erhöht wurde. Im Jahre 1844 wurde der Zinsfuß auf 4 Procent herabgesetzt. Im Jahre 1847 wurde die ganze Anleihe zurückgezahlt, mußte aber später von neuem aufgenommen werden. Am 27. Mai 1848 wurde beschlossen, eine Prioritäts-Anleihe bis zum Belaufe von 1,500,000 Mark Bco. aufzunehmen, und zwar mit 5 Procent Zinsen und ½ Procent Tilgungsfonds. Die Zinszahlung und Auszahlung der zu amortisirenden Obligationen erfolgt von 1849 an jährlich am 1. Sept. Bis zum 1. Januar 1854 dürfen die Obligationen nicht gekündigt werden.)

Das gesammte Anlagecapital beträgt also **4,596,000** Mk. Bco. = **2,298,000** Thlr. oder pr. Meile **1,060,000** Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Ueber die Betheiligung des Staates s. vorhin. Nach vollendeter Amortisation aller Actien wird die Bahn Staatseigenthum. Außer der

---

*) Bis jetzt hat die Amortisation noch keinen Anfang nehmen können.

erwähnten Amortisationsabgabe wird keine Abgabe von der Gesellschaft erhoben.

6) Verfassung.

An der Spitze der Gesellschaft steht ein Directorium von 5 und ein Ausschuß von 20 Mitgliedern. Die erstere hat ihren Sitz in Hamburg. In den Generalversammlungen geben je 10 Actien 1 Stimme, doch kann kein Actionair mehr als 5 Stimmen in sich vereinigen.

7) Frequenz und Einnahme.

a) Periode des selbstständigen Betriebes.

Jahr	Personen	Einnahme für Pers. Mrk. Bco.	Einnahme für Güter Mrk. Bco.	Einnahme außerdem Mrk. Bco.	Einnahme zusammen Mrk. Bco.	Betriebs-Ausgabe Mrk. Bco.	Ueberschuß Mrk. Bco.
17. Mai bis 31. Dec. 1842	153648½	71646	154	909	72709	60284	12425
1843	198322½	85502	4159	2282	91943	88042	3901
1844	193436½	74850	6781	1878	83509	78914	4595
1845	192444	70266½	8988	1446	80700½	64343	16358
1846 (11 Monate)	184006½	71809	6384	2103	80296	58250	22046

b) Betrieb der Berlin-Hamburger Gesellschaft.

Jahr	Personen	Güter Centner	Reine Betriebs-Einnahme für Pers. Mrk. Bco.	Reine Betriebs-Einnahme f. Güter Mrk. Bco.	Reine Betriebs-Einnahme zusammen Mrk. Bco.	Andere Einnahmen Mrk. Bco.	Ganze Einnahme Mrk. Bco.	Ausgabe Mk. Bco.	Ueberschuß Mrk. Bco.
1847	245654	1135459	45028	23144	68172	81307	149479	8742½	140736
1848	170841	1371160	30704	29736	60440	89659	150099	7086	143013
1849	170869	1681720	35488	35708	71196	140547	211743	7839	203903
1850	179404	2129385	40155	39819	79974	125806	205780½	6849	198931
1851	194311	2407117	43984	45527	80511	130010	219521	6439	213082
1852	246027	3451710	56802	54480	111282	146009	257291	5936	251355

Die im Vorigen angegebene Betriebs-Einnahme ist die von der Berlin-Hamburger Gesellschaft für die Bahn gezahlte Pachtquote; diejenige für die alten Bahnhöfe und den Neubau betrug für 1847: **59,345**, für 1848: **84371**, für 1849: **96,870**, für 1850: **111,871**,

für 1851: **123,571** Mark Bco. Außerdem zahlte die genannte Gesellschaft für die Beförderung der preuß. Postwagen 1847—1849: **12,014**, 1850: **3924**, 1851: **3944** Mark Bco.

8) Rentabilität.

Die Actien werden in jährlichen Raten mit **4** Procent jährlich (vom 1. Mai 1842 an) verzinst; eine weitere Dividende haben sie bisher nicht abgeworfen. Von den am 1. Mai 1843 fälligen Coupons wurden 1000 im Mai 1844 bezahlt, die übrigen 4000 in Actien verwandelt (s. oben). Die in den folgenden Jahren fälligen Coupons (Nro. II. bis XI.) wurden bezahlt

Nro. II. statt 1844: Mai 1847; III. statt 1845: Decbr. 1847; IV. statt 1846: August 1848; V. statt 1847: Januar 1849; VI. statt 1848: Januar 1850; VII. statt 1849: Jan. 1851; VIII. statt 1850: Jan. 1852; IX. statt 1851: Nov. 1852; X. statt 1852: August 1853; XI. statt 1853: März 1854.

9) Reservefonds.

Ein solcher ist nicht vorhanden.

10) Betriebsmaterial.

Die vorhandenen 4 Locomotiven u. s. w. sind mit dem gesammten Betriebs-Inventar im December 1846 an die Berlin-Hamburger Gesellschaft verkauft worden.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 19.

---

27. Königl. Hannoversche Staatseisenbahnen.

1) Länge und Bahnlinie.

Gesammtlänge der befahrenen Bahnstrecken: **60¼ Meilen**, in folgenden Abtheilungen:

1) von **Hannover** bis zur **braunschweig. Landesgrenze** in der Richtung auf Braunschweig, 5⅔ Meilen (über Kirchrode, Lehrte, Sievershausen, Telgte, Peina, Woltorf);

2) von **Hildesheim** bis **Lehrte**, 3⅓ Meilen (über Algermissen und Sehnde);

3) von **Lehrte** bis **Harburg**, 20⅚ Meilen (über Burgdorf, Celle, Eschede, Suderburg, Uelzen, Bevensen, Bienenbüttel, Lüneburg, Bardowiek, Winsen);

4) von **Hannover** bis **Minden** über Seelze, Wunstorf, Hohenhorst, Lindhorst, Stadthagen und Bückeburg, **8⅓ Meilen** (wovon 1⅖ Meilen auf kurhessischem, 3⅓ Meilen auf schaumburg-lippischem, ⅗ Meilen auf preußischem, also zusammen 5⅓ Meilen auf fremdländischem Gebiet);

5) von **Wunstorf** bis **Bremen**, 13⅗ Meilen (über Neustadt am Rübenberge, Nienburg, Eistrup, Verden, Achim);

6) von **Hannover** bis **Cassel** (**Südbahn**), wovon eröffnet die Strecke von Hannover über Nordstemmen und Elze bis **Alfeld**, **6⅗ Meilen**, und die von Hildesheim bis **Nordstemmen**, über **1½ M.** Im Bau ist die Strecke von Alfeld über Kreiensen, Salzderhelden, Nordheim, Göttingen, Dransfeld, Münden, Kragenhof nach Cassel, **17¼ Meiien**, wovon 1½ Meile auf braunschweigischem und 1½ Meile auf kurhessischem, zusammen fast **3 Meilen** auf fremdländischem Gebiet.

7) Erst im Bau begriffen ist die **Westbahn** von Emden über Leer, Meppen, Lingen nach **Rheina** (zum Anschluß an die preußische Bahn von **Rheina** über Münster nach **Hamm**) und von **Rheina** über Osnabrück nach **Löhne** unweit **Herford** zum Anschluß an die Cöln-

Mindener Bahn, zusammen (ohne die von Preußen zu bauende Strecke) **24⅗ Meilen.**

2) Beschreibung der Bahn.

I. **Aeltere Bahnstrecken** 1 — 5. Nur die Strecke von Minden über Hannover bis zur braunschweigischen Grenze, zusammen **14⅓ Meilen**, hat **doppeltes Geleise**. Die Gesammtlänge der Geleise (incl. 9⅕ Meilen Nebengeleise) beträgt **75⅔ Meilen**, worunter **50$\frac{3}{10}$ Meilen** auf gußeisernen Stühlen, **12 Meilen** mit einfachen Stoßplatten, ⅞ M. auf Steinwürfeln, ½ Meile mit Flachschienen auf Langschwellen. Der größte Theil der Schienen — welche breitbasige oder Vignoles-Schienen sind — wiegt pr. Fuß 21 — 22 Pfd. und liegt auf Querschwellen von Eichenholz.

Horizontal sind fast **14 Meilen**; in Steigungen unter 1 auf **600** liegen über **13½**, in stärkeren Steigungen (bis 1 auf 300) über **24½ M.** In geraden Linien liegen **40$\frac{3}{10}$ Meilen**, in Curven von **400** bis **1000** Ruthen Halbmesser fast **8**, in Curven von **150** bis **400** Ruthen Halbmesser **3⅞ Meilen**. — Die Anzahl der Wächterwohnungen beträgt 152, die der Wärter-, Wacht- und Schilderhäuser 360, der optischen Telegraphen 397, der Brücken 150, der kleinen Durchlässe 261, der Brückthore 39, der Wegebrücken (Viaducte) 14, der Uebergänge im Niveau 660.

II. **Südbahn.** Herzustellen sind im Ganzen 5 Viaducte, 11 Brückthore, 8 Brücken mit mehreren Oeffnungen (2 über die Innerste, 3 über die Leine, 1 über die Ruhme bei Nordheim, 1 über die Werra bei Münden, 1 über die Fulda bei Kragenhof an der hessischen Grenze), 147 Brücken mit einer Oeffnung und 57 Wasserdurchlässe.

3) Geschichte.

Am 8. Septbr. 1840 erschien ein allgemeines Expropriationsgesetz. Im Jahre 1841 beschloß die Regierung die Anlegung von Eisenbahnen von Hannover nach Hildesheim, Braunschweig, Celle, Hamburg und Minden auf Staatskosten, wozu die Stände im Jahre 1842 ihre Zustimmung ertheilten. Dasselbe geschah hinsichtlich einer Eisenbahn nach Bremen. Am 4. Mai 1843 erschien das Gesetz wegen Errichtung

und Verwaltung einer Staats-Eisenbahn-Casse. Im Juli 1850 genehmigten die Stände den Bau der Südbahn und Westbahn. Staatsverträge in Betreff des Eisenbahnbaues wurden von Hannover mit folgenden Regierungen abgeschlossen: am 10. April 1841 mit Preußen und Braunschweig über die Bahn von Hannover nach Minden; im März 1842 mit Braunschweig; am 14. April 1845 mit Bremen über die Bahn nach Bremen; am 27. Januar 1852 mit Preußen über die Bahnen von Rheina nach Emden, Münster und Osnabrück; am 4. Mai 1852 mit Kurhessen über die Bahn von Hannover nach Cassel; am 3. Novbr. 1852 mit Braunschweig über die Durchführung der Südbahn durch das braunschweigische Gebiet.

Eröffnet wurde die Bahn in folgenden Abschnitten:

1843,	22. Octbr.	von	Hannover bis Lehrte;
„	3. Decbr.	„	Lehrte bis Telgte unweit Peina;
1844,	19. Mai	„	Peina bis Braunschweig;
1845,	14. Octbr.	„	Lehrte bis Celle;
1846,	11. Juli	„	„ „ Hildesheim;
1847,	1. Mai	„	Celle bis Harburg;
„	15. Octbr.	„	Hannover bis Minden;
„	12. Decbr.	„	Wunstorf bis Bremen;
1853,	1. Mai	„	Hannover bis Alfeld;
„	15. Sept.	„	Hildesheim bis Nordstemmen.

4) Anlagecapital.

Für das ganze unter hannoverscher Betriebsverwaltung stehende Bahnsystem (jedoch mit Ausnahme der braunschweigischen Bahnstrecke) betrug das Baucapital bis zum 1. Juli 1852 **17,264,817** Thlr. Davon kommen auf Hannover **13,169,216**, auf Bremen **2,331,887**, auf Schaumburg-Lippe **1,018,309**, auf Kurhessen **426,400**, auf die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft **319,006** Thlr.

Auf Rechnung der Südbahn waren bis 1. Juli 1852 **2,166,107** Thlr., auf Rechnung der Westbahn **766,255** Thlr. verausgabt. Der Bau beider Bahnen ist auf **18** Mill. Thlr. veranschlagt, wovon **11** Mill. auf die Südbahn kommen.

5) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter Centner	Einnahme für Pers. Thlr.	für Güter Thlr.	außerd. Thlr.	zusammen Thlr.	Betriebs-Ausgabe Thlr.	Reine Einnahme Thlr.
1843—44	52262	29422	. . .	. . . . .	. . .	27623	36654	. . . .
1844—45	177362	374826	82973	35832	263	119068	53179	65889
1845—46	274444	762547	126718	62593	805	190116	94088	96016
1846—47	458599	1835696	232842	137801	3005	373648	207018	196376
1847—48	856571	3396485	574444	403433	10035	987912	570185	443124
1848—49	1127929	4348289	769348	789385	10087	1568819	811976	773562
1849—50	1064216	4904366	764806	875809	17803	1658448	809006	836630
1850—51	1101437	5709519	822623	940074	36481	1799177	771221	895395
1851—52	1106750	6892201	864187	1070886	35021	1970094	782315	1048689

(Das Betriebsjahr beginnt am 1. Juli und endigt am 30. Juni.)

In Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1844—45: **$51\frac{1}{3}$**, 1845—46: **$53\frac{1}{6}$**, 1846—47: **$49\frac{1}{2}$**, 1847—48: **$55\frac{1}{7}$**, 1848—49: **51**, 1849—50: **$49\frac{1}{2}$**, 1850—51: **$46\frac{1}{2}$**, 1851 bis 52: **$42\frac{1}{2}$** Procent.

Die Verzinsung des Anlagecapitals betrug für das ganze unter hannoverscher Betriebsverwaltung stehende System 1844—45: **$4\frac{7}{8}$**, 1845—46: **$4\frac{1}{3}$**, 1846—47: **4**, 1847—48: **$3\frac{1}{4}$**, 1848—49: **$4\frac{1}{2}$**, 1849—50: **$4\frac{3}{4}$**, 1850—51: **$5\frac{1}{4}$**, 1851—52: über **6** Procent.

Für den hannoverschen Antheil allein war der Verzinsungsfuß 1847—48: **$3\frac{1}{5}$**, 1848—49: **$4\frac{1}{3}$**, 1849—50: **$4\frac{1}{2}$**, 1850—51: **$5\frac{1}{3}$**, 1851—52: $6\frac{1}{6}$ Procent.

6) Betriebsmaterial.

Am 1. Juli 1852 waren vorhanden:

78 Locomotiven, worunter 12 von Borsig in Berlin, 6 von Keßler in Karlsruhe, 2 von Stephenson, 19 von Sharp & Comp., 6 von Cockerill in Seraing, 4 von Maffei in München, 2 von Norris in Philadelphia, 17 von Egestorf in Hannover, 3 aus der Maschinenfabrik in Zorge im Harz (von den übrigen 7 ist uns der Ursprungsort nicht bekannt geworden);

183 Personenwagen mit 7644 Plätzen;

366 bedeckte Güterwagen;
843 offene dergl.;
194 Erdtransportwagen.

Im Sommer 1853 war die Zahl der Locomotiven auf 95 gestiegen.

Hessische Ludwigsbahn, siehe Mainz-Ludwigshafen.

---

28. Höchst-Soden (Privatbahn).

---

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn läuft durch die zwischen der Höchst-Sodener Chaussee und Sulzbach sich hinziehende Niederung, mündet bei **Höchst** in die Taunusbahn — deren Direction den Betrieb besorgt — und ist **6618 Meter** oder $\frac{7}{8}$ Meilen lang.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur ein Geleise. Ueber ihre Construction ist nichts Näheres bekannt geworden.

3) Geschichte.

Am 26. Juli 1845 wurde von der nassauischen Regierung den **Gebrüdern Bethmann** in Frankfurt a. M. Concession zur Anlage einer Eisenbahn von Höchst nach Soden, sowie gleichzeitig Erlaubniß zur Er-

richtung eines Curhauses mit Badeanstalt in Soden ertheilt. Der Bau sollte 1845 begonnen und 1846 vollendet werden, doch erfolgte die Eröffnung erst am 22. Mai 1847.

4) Anlagecapital.

Das ursprüngliche Actiencapital betrug **250,000 Fl. rhein.** in **1250** Actien zu **200** Fl., ist aber durch Beschluß der Generalversammlung am 25. Juli 1849 (genehmigt und publicirt 18. Febr. 1850) auf **550,000** Fl. erhöht worden.

5) Verhältniß zum Staate.

Die Dauer der Concession ist auf 92 Jahre festgesetzt. Nach Ablauf derselben ist die Regierung befugt, entweder das Eigenthum der Bahn mit Grund und Boden und allem Zubehör gegen baaren Ersatz für den Staat einzuziehen, oder die Veräußerung der Bahn zum ferneren Betrieb zu verfügen.

6) Verfassung.

Soden ist das Domicil der Gesellschaft. Dieselbe führt den Namen „Sodener Actien-Gesellschaft" und verfolgt einen dreifachen Zweck: die Anlegung und den Betrieb der Eisenbahn, die Erbauung eines Curhauses mit Badeanstalt in Soden und den Debit der Sodener Mineralwasser.

In den Generalversammlungen berechtigt der Besitz von je **5** Actien zu einer Stimme. Wer mehr als **50** Actien besitzt, kann gleichwohl nur 10 Stimmen in sich vereinigen.

An der Spitze der Unternehmung steht ein **Gesellschaftsvorstand** von 3 Mitgliedern, welche von der Generalversammlung auf 3 Jahre ernannt werden. Neben demselben besteht ein **Ausschuß** von 3 Mitgliedern und 3 Ersatzmännern.

7) Frequenz und Einnahme.

Die Frequenz betrug in den letzten Jahren etwa 60,000 Personen, die Einnahme **14,000 Fl. rhein.** jährlich. Die Bahn wird jedoch nur

in den Sommermonaten (vom Mai bis Anfang October, etwa $5\frac{1}{2}$ Monate lang) befahren.

8) Rentabilität.

Nach den Statuten sollen die Actien vom 1. Januar 1847 an mit **4 Procent** jährlich verzinst werden. Durch Beschluß vom 25. Juli 1849 wurde jedoch die Verzinsung vom 1. Januar 1849 an gänzlich aufgehoben. Eine Gewinnstdividende ist bisher noch nicht vertheilt worden, da der bisherige Reinertrag der ganzen Unternehmung (circa $1\frac{1}{2}$ Procent jährlich) zur Vertheilung einer Dividende nicht geeignet befunden und daher zu baulichen Verbesserungen und Einrichtungen verwendet wurde.

9) Reservefonds.

Nach den Statuten soll, wenn die Actienzinsen und Dividenden eines Jahres zusammen mindestens **5 Procent** ausmachen, eine nicht unter $\frac{1}{2}$ **Procent** betragende Tantième für den Reservefonds zurückgelegt, dieser aber auf die Summe von **25,000 Gulden** gebracht werden. Gegenwärtig existirt jedoch noch kein Reservefonds.

10) Betriebsmaterial.

Die Bahn wird — wie bereits bemerkt — von den Zügen der Taunusbahn befahren und hat daher kein eigenes Transportmaterial.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 20.

29. Homburg-Zweibrücken (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: 1½ Meile. Die Bahn ist eine Zweigbahn der pfälzischen Ludwigsbahn, in welche sie bei Homburg einmündet.

2) Geschichte.

Bereits im Jahre 1844 fand auf Veranlassung eines am 15. Mai erlassenen Aufrufs eine Actienzeichnung statt; dann folgten Generalversammlungen am 27. Mai, 7. Juli und 26. August dess. J., worauf das Unternehmen wieder ins Stocken gerieth. Am 15. April 1853 trat ein neues provisorisches Comité zusammen und bat den König um Ertheilung einer Concession. Am 16. August erfolgte eine königliche Entschließung, nach welcher der König die Bildung einer Actiengesellschaft zum Bau und Betrieb der genannten Bahn genehmigen wird, dafern die Betheiligten sich über gewisse Grundsätze geeinigt haben. Hierauf erließ das provisorische Comité unter dem 9. Septbr. einen Aufruf an die Inhaber der früher gezeichneten Actien, bis zum 1. Octbr. sich zu erklären, ob sie ihre Actien fortbehalten wollen. Ueber den Erfolg dieses Aufrufs ist nichts bekannt gemacht worden.

3) Anlagecapital.

Das Baucapital soll auf 800,000 Fl. rhein. festgesetzt werden.

4) Verfassung und Verhältniß zum Staate.

Die Satzungen der Actiengesellschaft für die pfälzische Ludwigsbahn sollen auch für die Gesellschaft der Homburg-Zweibrücker Bahn maßgebend sein. Auch sollen beide Gesellschaften unter einen gemeinschaftlichen **Verwaltungsrath** und eine gemeinschaftliche **Direction** gestellt werden.

30. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn geht von **Wien** über Floridsdorf, — hier geht links eine Zweigbahn über Jedlersee, Lang-Enzersdorf, Kornneuburg, Spillern nach Stockerau ab, — Süßenbrunn und Deutsch-Wagram nach **Gänserndorf**, von wo rechts eine zweite Zweigbahn über Ober-Weiden nach Marchegg abgeht, die sich an die k. k. österreichische südöstliche Staatsbahn oder frühere ungarische Centralbahn anschließt; hierauf von Gänserndorf über Angern, Dürnkrut, Drössing und Hohenau nach **Lundenburg**, von wo links die dritte Zweigbahn über Saitz, Branowitz und Raigern nach **Brünn** führt. Die Hauptbahn führt ferner von Lundenburg über Neudorf, Göding, Bisentz, Ungarisch-Hradisch, Napagedl, Hullein nach **Prerau**, wo links eine vierte Zweigbahn über Brodek nach **Olmütz** abgeht; sodann über Leipnik, Weißkirchen, Pohl, Zauchtl, Stauding, Schönbrunn, Mährisch-Ostrau, Hruschau nach **Oderberg**, wo eine kurze Zweigbahn bis zur preußischen Grenze die Verbindung mit der aus Schlesien kommenden Wilhelmsbahn vermittelt. **Im Bau** begriffen ist die Fortsetzung der Bahn von Oderberg bis Auschwitz oder Oswiecim ($9\frac{1}{4}$ M.) zum unmittelbaren Anschluß an die dorthin zu verlängernde oberschlesische Bahn. Außerdem ist noch der Bau zweier Zweigbahnen nach Troppau und Bielitz, **$3\frac{1}{2}$** und **$1\frac{1}{2}$ M.** lang (letztere nur für Pferdekraft), beabsichtigt. Die Gesammtlänge der bis jetzt befahrenen Strecken beträgt **$54\frac{1}{2}$** österr. oder **$55\frac{3}{4}$** d. Meilen. Davon kommen auf die Zweigbahnen nach Stockerau **2**, nach Marchegg **$2\frac{1}{2}$**, nach Brünn **9**, nach Olmütz **3**, nach der preuß. Grenze $\frac{1}{2}$, zusammen **17**, auf die Hauptbahn **$37\frac{1}{2}$** Meilen.

2) Beschreibung der Bahn.

Ende 1852 hatten nur etwa **$11\frac{1}{3}$ Meilen**, von Wien bis Lundenburg, **Doppelgeleis**, also fast $\frac{4}{5}$ der Bahn nur **einfaches Geleis**.

Auf dem größten Theile der Bahn lagen noch 1851 hochkantige oder T-förmige Schienen nach belgischer Construction, pr. Fuß nur 11 Pfund schwer, auf gußeisernen Stühlen und 9 — 10 Fuß langen Querschwellen von Eichen- oder Schwarzföhrenholz. Neuerdings ist der größte Theil dieser Schienen gegen breitfüßige oder Vignoles-Schienen vertauscht worden, die pr. Fuß $20\frac{1}{2}$ Pfd. schwer sind, und nach und nach wird die ganze Bahn mit diesem Oberbau versehen. Anfang 1852 waren bereits $11\frac{1}{2}$ Meilen des neuen Oberbaues fertig; im Jahre 1852 sind wiederum $12\frac{1}{2}$ Meilen des neuen Oberbaues ausgewechselt worden. Die Querschwellen werden jetzt mit einer Auflösung von Eisenvitriol und Schwefelbaryum präparirt.

Die Länge der horizontalen Strecken beträgt im Ganzen über 12 Meilen, das Steigen von Wien aus $795\frac{1}{4}$ Fuß, das Fallen 1079 Fuß, die größte Steigung 1 auf 240; ferner die Gesammtlänge der geraden Strecken über $43\frac{1}{2}$ Meilen und der kleinste Krümmungshalbmesser 1000 Fuß.

Tunnels oder große Viaducte kommen nirgends vor, doch ist die Zahl der ansehnlichen Brückenbauten bedeutend.

3) Geschichte.

Am 4. März 1836 erhielt das Bankierhaus des Barons v. Rothschild in Wien ein Privilegium zum Bau einer Eisenbahn von Wien nach Bochnia. Die Subscription der Actien begann sofort und bis 10. März 1836 waren 18 Mill. Fl. unterzeichnet. Durch Cession vom 19. Mai 1836 ging das Privilegium auf die gebildete Actiengesellschaft über. Das Statut wurde am 25. Octbr. deff. J. vom Kaiser bestätigt und am 4. Novbr. publicirt. Der Bau selbst begann im Jahre 1837 und schon am 23. Novbr. deff. J. wurde die Strecke von Floridsdorf bis Deutsch-Wagram eröffnet. Die Eröffnung der ferneren Strecken erfolgte in folgenden Fristen: am 6. Januar 1838 von Wien bis Floridsdorf; am 16. Aug. deff. J. von Wagram bis Gänserndorf; am 9. Mai 1839 von Gänserndorf bis Dürnkrut; am 6. Juni deff. J. von Dürnkrut bis Lundenburg; am 7. Juli deff. J. von Lundenburg bis Brünn; am 1. Mai 1841 von Lundenburg bis Hradisch; am 26. Juli deff. J. von Floridsdorf bis Stockerau; am 1. Septbr. deff. J. von Hradisch bis Prerau; am 17. Octbr. deff. J. von Prerau bis Olmütz; am 15. Aug. 1842 von Prerau bis Leipnik; am 1. Mai 1847 von Leipnik bis

Oderberg; am 20. August 1848 von Gänserndorf bis Marchegg und am 1. Septbr. dess. J. von Oderberg bis zur preuß. Grenze. Die im kaiserl. Privilegium vom 4. März 1836 für die Vollendung der ganzen Bahn bestimmte 10jährige Frist wurde am 31. Octbr. 1843 um weitere 10 Jahre verlängert. In der Generalversammlung am 12. Dec. dess. J. wurde der **Weiterbau von Leipnik nach Oderberg** beschlossen. Für die **Preßburger Flügelbahn** wurde am 4. Juni 1845 auf 50 Jahre Concession ertheilt; die Oderberger Zweigbahn, die jedoch keinen integrirenden Theil der Nordbahn bildet, wurde am 18. März 1847 bewilligt. — In der Generalversammlung am 22. Febr. 1853 wurde ein Vertrag mit der Staatsverwaltung genehmigt, der am 20. März 1853 auch die Genehmigung des Kaisers erhielt und dessen Hauptbestimmungen folgende sind. Die Gesellschaft wird von dem Bau der Strecke von Oswiecim bis Bochnia dispensirt; sie hat daher nur noch die **Strecke von Oderberg bis Oswiecim** nebst den beiden **Flügelbahnen nach Bielitz und Troppau** zu bauen und bis 4. März 1856 zu vollenden. Sie übernimmt ferner den Betrieb der Bahn von Gänserndorf bis Preßburg, sowie vom Nordbahnhof bis zum Centralbahnhof, tritt aber an den Staat ohne Vergütung die Strecke von Marchegg bis zur österreichisch-ungarischen Grenze ab.

4) Anlagecapital.

1) **Actiencapital: 30,843,750 Fl. C.-M.**

Das ursprünglich in den Statuten festgesetzte Actiencapital beträgt **14,100,000 Fl.** in Actien à **1000 Fl. C.-M.** (wovon 100 Actien nach dem Beschlusse der Generalversammlung vom 25. April 1836 unentgeltlich ausgefertigt wurden). Durch Beschluß der Generalversammlung am 12. Decbr. 1843 wurde dieses Actiencapital für den Bau der Leipnik-Oderberger Strecke um den vierten Theil, also auf **17,625,000 Fl.** vermehrt. Nach dem Beschluß der Generalversammlung am 26. April 1852 soll dieses bisherige Actiencapital abermals um drei Viertheile oder **13,218,750 Fl.** (letzte Einzahlung 1. Octbr. 1853) vermehrt werden, so daß das gesammte Actiencapital nunmehr **30,843,750 Fl.** beträgt.

2) **Anleihen: 16,050,000 Fl. C.-M. zu 5 Procent, nämlich:** a) **1,400,000 Fl.** nach Beschluß vom 29. März 1841 (Tilgung **von**

1851 an mit 1 Procent jährlich); b) **1,050,000** Fl. seit 1. Juni 1844 (Beschluß vom 30. März dess. J.); c) **5,600,000** Fl. seit 1. April 1847 (Beschluß vom 31. März dess. J.) mit jährlicher Tilgung von mindestens **2½ Procent** nach Ablauf der ersten 10 Jahre; d) **4,000,000** Fl. nach Beschluß vom 30. April 1850 (hiervon waren am 26. April 1852 noch nicht emittirt **1,585,100** Fl.); e) **4,000,000** Fl. als zweite Serie des Anlehens von 1850, auszugeben nach Beschluß vom 26. April 1852 (von dieser und der vorigen Anleihe waren Ende 1852 erst **4,266,600** Fl. realisirt) *).

Auf die Meile kamen Ende 1852 **680,545½ Gulden** oder **476,382 Thlr.**

5) Verhältniß zum Staate.

Das **Privilegium** ist auf 50 Jahre, vom 4. März 1836 an, ertheilt. Nach Ablauf dieser Zeit geht das Eigenthum an der Eisenbahn selbst, an dem Grund und Boden und den dazu gehörenden Bauwerken ohne Entgelt und unmittelbar an den Staat über. Den Unternehmern verbleibt aber das Eigenthum an allen ausschließlich zum Transportgeschäft bestimmten Gegenständen.

6) Verfassung.

Nur Besitzer von wenigstens **10** Actien können an den **Generalversammlungen** Theil nehmen. Die **Direction** hat ihren Sitz in **Wien** und besteht aus 10 Mitgliedern, von denen 9 von der Generalversammlung auf 3 Jahre gewählt werden. Das zehnte ist Freiherr **v. Rothschild** als Cedent des Privilegiums. Die Administration wird durch

*) In der letzten Generalversammlung am 27. April 1853 wurde die Direction ermächtigt, neue Prioritäts-Obligationen im Betrag von etwa 4 Mill. Gulden auszugeben. Die Direction will jedoch diese Finanzoperation vorläufig nicht vornehmen, sondern bei der nächsten Generalversammlung den Antrag stellen, auf jede Actie alter Emission noch eine Viertelactie neuer (dritter) Emission al pari auszugeben, wodurch das frühere Actiencapital verdoppelt und auf 35¼ Millionen Gulden Nominalwerth gebracht werden würde.

zwei besoldete Oberbeamte, einen Generalinspector und einen Generalsecretair, geleitet.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter*) Centner	Einnahme für Pers. Fl. C.-M.	für Güter Fl. C.-M.	außerd. Fl. C.-M.	zusammen Fl. C.-M.	Betriebs-Ausgabe Fl. C.-M.	Reine Einnahme Fl. C.-M.
1838	190642	....	84565	....	......	....	....	....
1839	273055	....	267277	19604	......	....	....	....
1840	225187	534237	407455	214785	5096	627336	451093	176243
1841	393471	1032846	546313	341077	6111	893501	643736	249765
1842	622665	1486594	755170	501000½	11208	1267379	953791	313588
1843	661220	1800419	832547	706525	11726	1550798	802611	748187
1844	668907	2027718	871703	793017	26166	1690885	863987	826898
1845	659247	2186833	993853	919521	47278	1960652	1050011	910641
1846	740292	3194438	1223070	1456748	51465	2731283	1357802	1373481
1847	732178	3738455	....	....	......	2749432	1605377	1144055
1848	735432	3497362	1261091	1480648	284522	3026261½	1988381	1037881
1849	744397	4105485	1300918	1747850	636043	3684811	2182061	1502750
1850	1096668	5659111	1697138	2340767	488904	4526809	2460724	2066086
1851	1271489	7925223	2130198	3292048	90870	5513116	2528616	2984500
1852	1381013	11490209	2196242	4791804	56982	7045028	3043037	4001991
1853	1282834	9578146	....	....	......	7012010**)	....	....

Die Betriebs-Ausgabe enthält auch die Provisionen für solche Güteraufgeber, die jährlich mehr als 10,000 Ctr. Güter lieferten. Diese betrugen 1847: **147,346**, 1848: **54,391**, 1849: **52,858**, 1850: **77,473**, 1851: **94,125**, 1852: **32,757** Fl. C.-M.

Nach Procenten der Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe: 1839: **60**, 1840: **59$\frac{3}{5}$**, 1841: **72**, 1842: **63$\frac{2}{5}$**, 1843: **48$\frac{9}{10}$**, 1844: **50$\frac{1}{5}$**, 1845: **50**, 1846: **47$\frac{1}{2}$**, 1847: **58$\frac{1}{3}$**, 1848: **65$\frac{1}{8}$**, 1849: **58$\frac{4}{5}$**, 1850: **53$\frac{1}{2}$**, 1851: **44$\frac{9}{10}$**, 1852: **43$\frac{9}{10}$** Procent.

---

*) Ohne die in eigner Regie transportirten Materialien.
**) Ohne die außerordentlichen Einnahmen.

Die reine Einnahme wurde verwendet wie folgt:

Jahr	Zinsen und Dividende der Actien Fl. C.-M.	Zinsen der Anleihen Fl. C.-M.	Tilgungs-quote Fl. C.-M.	Reserve-Conto Fl. C.-M.	Brücken-bau Fl. C.-M.	Pensions-fonds Fl. C.-M.	Gebäude-Assecuranz Fl. C.-M.	Steuern Fl. C.-M.
1843	634500	105437½	7823	44511	.....	.....	....	......
1844	705000	100865	10910	10123	.....	.....	....	......
1845	775500	122500	14220	10233	.....	.....	....	......
1846	1198500	158212	15028	1741	.....	.....	....	......
1847	1057500	223403	.....	10498	.....	.....	....	......
1848	616875	336863½	24315	22324	28206	4000	5298	......
1849	969375	455880½	28236	11343	28206	4000	5710	......
1850	1233750	516782	32423	190139	29015	4000	5904	93200
1851	1850625	557599	40890	396632	28206	10000	6177	94371
1852	2643750	662266	.....	292196	28206	10000	6746	144375

8) Rentabilität.

Die Actionairs beziehen sowohl Zinsen (in halbjährlichen Terminen) als **Dividenden**, und zwar wird im Juli jedes Jahres zugleich mit dem halbjährigen Zinscoupon auch die Dividende für das vorhergehende Jahr bezahlt. Während der Bauzeit betrug der Zinsfuß nach den Statuten **4 Procent**; am 30. März 1845 wurde er auf **3**, am 30. März 1846 auf **4**, am 31. März 1847 auf **5**, am 16. Dec. 1848 auf **4**, endlich am 19. Mai 1851 wieder auf **5 Proc.** (vom 1. Juli 1851 an) festgesetzt.

An Zinsen und Dividenden zusammen wurden in den einzelnen Jahren gezahlt, für 1842: **5$\frac{1}{12}$**, für 1843: **4½**, 1844: **5**, 1845: **5½**, 1846: **8½**, 1847: **7½**, 1848: **3½**, 1849: **5½**, 1850: **7**, 1851: **10½**, 1852: **15 Procent**, also im Durchschnitt der letzten 10 Jahre jährlich **7¼ Procent.**

Die **neuen Actien** werden bis zum 31. Decbr. des Jahres, in welchem die neuen Bahnstrecken vollständig eröffnet werden, mit **5 Procent** (zahlbar am 1. Juni und 1. Decbr.) verzinst.

9) Reservefonds.

Ende 1852 stellte sich der Reservefonds (incl. des Zuschusses für das genannte Jahr im Betrage von **292,136½ Fl.**) auf **1,257,226 Fl. C.-M.**

10) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:

133 Locomotiven (wor. 21 mit 8 Rädern) aus folgenden Fabriken: 73 aus der Maschinenfabrik der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn in Neustadt, 25 von Cockerill in Seraing, 11 von Turner Evans in Newton, 6 von Norris in Philadelphia, 5 von Stephenson in Newcastle, 4 von Sharp & Comp. in Manchester, 2 von Keßler in Carlsruhe, 2 von Nasmyth Gaskelly, je 1 von Longridge & Co., Baldwin in Philadelphia, Taylor, Rennie und aus der Maschinenfabrik der Nordbahngesellschaft;
125 Tender;
289 Personenwagen;
81 Gepäckwagen (Brancardwagen);
40 Pferde- und Equipagewagen;
931 Kohlenwagen;
1741 Güterwagen;
12 Schneepflüge;
2 Wasserreservoirwagen.

Hiernach sind zusammen 3096 Wagen im Gebrauch.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 21.

König-Christian VIII.-Ostseebahn, siehe Altona-Kiel.

---

31. Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **19½ M.**, wovon **17 M.** auf die Hauptbahn von Gerstungen bis Haueda und $1\frac{17}{20}$ Meilen auf die mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftliche Strecke von Cassel bis Guntershausen kommen. Im Betrieb sind (mit der pachtweise übernommenen preußischen Strecke von Haueda bis Warburg) etwas über **20 Meilen.**

Die Bahn geht von **Gerstungen** — wo sie sich an die hier endende thüringische Bahn anschließt — über Hönebach, Bebra, Rotenburg, Altmorschen, Beiseförth, Melsungen, Guxhagen, Guntershausen (wo sie sich mit der von Frankfurt a. M. kommenden Main-Weser-Bahn vereinigt) nach **Cassel,** von da über Mönchehof, Grebenstein, Hofgeismar, Hümme, Liebenau bis zur preußischen Grenze bei **Haueda,** wo — und zwar auf dem auf gemeinschaftliche Kosten erbauten, **77** Fuß hohen Viaducte über das Diemelthal — die westphälische Staatsbahn ihren Anfang nimmt. Von Hümme führt eine gegen **2½** Meilen lange Zweigbahn, die sogenannte Carlsbahn, im Diemelthale über Trendelburg und Helmarshausen nach **Carlshafen** an der Weser.

2) Beschreibung der Bahn.

Mit Ausnahme der doppelgeleisigen Strecke von Cassel bis Guntershausen hat die ganze Bahn nur ein Geleise, doch ist der Unterbau für Doppelgeleise ausgeführt. Der Oberbau besteht aus doppelten T-Schienen (zum größten Theil aus Seraing in Belgien, zum kleinern aus Eschweiler-Aue), wovon ein Fuß ca. 20 Pfd. wiegt. Sie ruhen in gußeisernen Schienenstühlen auf Querschwellen von Eichenholz, die **8½** Fuß lang, **12—14** Zoll breit und **6½—7** Zoll hoch sind.

Die zu überwindenden Terrain-Schwierigkeiten waren sehr bedeutend. Die größte Steigung der Hauptbahn **1** auf **100** (auf einer kleinen Strecke der Zweigbahn findet eine noch größere statt) kommt auf

einem sehr großen Theile der Bahn vor. Diese hat bei Carlshafen an der Weser ihren tiefsten Punct und erreicht bei Hönebach ihre größte Höhe. Von Gerstungen aus sind **8685** preuß. **Ruthen** horizontal, **16,890 Ruthen** steigend und **12,815 Ruthen** fallend; das Steigen beträgt im Ganzen **1235**, das Fallen **966** Fuß. Die größten **Bauten** sind die **3 Tunnels** bei Guxhagen, **1490** Fuß lang, bei Beiseförth, **750** Fuß lang, und bei Hönebach, **3400** Fuß lang, zu denen noch ein **659** Fuß langer Tunnel auf der Zweigbahn (zwischen Trendelburg und Wülmersen, durch den Keffelberg) kommt; ferner die **Viaducte** und Fuldabrücken bei Beiseförth, am Pfieffenrain und bei Guntershausen.

3) Geschichte.

Die Erlaubniß zur Bildung einer Gesellschaft durch die Banquiers **Bernus du Fay, Gebr. Bethmann und Schmidt** zu Frankfurt a. M. wurde am 10. Septbr. 1844 ertheilt. Statut bestätigt am 2. Octbr.; constituirende Generalversammlung am 18. Octbr. desselben Jahres. Beginn des Baues unter Leitung des Oberingenieurs **Splingard** am 2. Juli 1845. Partielle Eröffnungen: 1) von Carlshafen über Hümme nach Grebenstein, 30. März 1848; 2) von Cassel bis Grebenstein, 20. August dess. J.; 3) von Bebra bis Guxhagen, 18. Sept. dess. J.; 4) von Cassel bis Guxhagen, am 29. August 1849; 5) von Bebra bis Gerstungen, 25. Septbr. dess. J.; 6) von Hümme bis Warburg, am 28. März 1851. Seit dem zuletzt genannten Tage ist also die Bahn vollständig eröffnet.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **8,000,000 Thlr.** in Actien à **100 Thlr.**

2) Prioritätsanleihe: **2,000,000 Thlr.** zu **5 Procent**, contrahirt im Jahre 1849 in Folge einer der Direction von der Generalversammlung am 29. Decbr. 1848 ertheilten Ermächtigung. Emittirt sind bis jetzt nur **1,475,000 Thlr.**; die übrigen Prioritäts-Obligationen sind der kurfürstlichen Regierung als Unterpfand für ein unverzinsliches Darlehen von **500,000 Thlr.** in Cassenscheinen ausgeliefert worden, dessen Rückzahlung binnen 20 Jahren von 1852 an in jährlichen Raten von **25,000 Thlrn.** erfolgen soll.

Bis Ende 1852 betrug die Ausgabe **10,479,656 Thlr.** Hierbei ist jedoch zu bemerken, daß für die mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftliche Strecke noch kein Beitrag geleistet war. Demnach kostet jede der übrigen **17⅔ Meilen** im Durchschnitt **593,500 Thlr.** Nach einem neuerdings getroffenen Abkommen zahlt die Gesellschaft dem Staate für ihren Antheil an der gedachten gemeinschaftlichen Bahnstrecke **1 Mill. Thlr.** in **3½procentigen** Prioritäts-Obligationen. In der Generalversammlung vom 29. Decbr. 1852 wurde der Abschluß des betreffenden Vertrags mit dem Finanzministerium und die Creirung eines **zweiten 3½ procentigen Prioritäts-Anlehens** im Betrage von **1,600,000 Thlr.** genehmigt. Von dieser Summe sollen **600,000 Thlr.** bei der Regierung gegen Rückgabe von **375,000 Thlr.** in **5procentigen** Prioritäts-Obligationen deponirt werden.

5) Verhältniß zum Staate.

Nach Ablauf von 30 Jahren hat die Regierung das Recht, nach vorhergegangener einjähriger Ankündigung die Bahn mit allem Zubehör für den 25fachen Betrag derjenigen jährlichen Dividende, welche die Actionairs im Durchschnitt der letzten 5 Jahre erhalten haben, käuflich an sich zu bringen.

Sobald der Reinertrag eines Jahres mehr als **6 Procent** beträgt, wird ein Drittel des Mehrbetrags zur Bildung eines **Amortisationsfonds** in der Art verwandt, daß daraus Actien nach dem Tagescurse angekauft werden und in das Eigenthum der Staatsverwaltung übergehen.

6) Verfassung.

Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Cassel. An ihrer Spitze steht eine **Direction** von 7 Mitgliedern, von denen 3 von der Regierung, 4 nebst 4 Stellvertretern von dem **Verwaltungsrathe** gewählt werden. Der letztere besteht aus 12 Mitgliedern, nämlich den 3 von der Regierung bestellten Directionsmitgliedern und 9 andern, welche von der Generalversammlung der Actionairs gewählt werden. Den Vorsitzenden der Direction bestimmt die Regierung aus den von ihr ernannten Mitgliedern.

An den Generalversammlungen können nur solche Actionairs Theil nehmen, welche mindestens **5** Actien besitzen; **5—10** Actien geben eine Stimme, je **10** Actien darüber eine Stimme mehr, doch kann kein Actionair mehr als 10 Stimmen führen.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
			für Pers.	für Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1849	280051	431770	77446	30031	.....	107477*)	144297	......
1850	323288	815052	126037	78680	9282	214000	208003	5997
1851	344462	976536	147517	105413	17395	270326	235508	34817
1852	360421	1635894	172094	186591	13494	372179	237823	134356
1853	......	....	182049	250594	.....	433686	......	......

Demnach betrug die Betriebsausgabe 1849: **134**, 1850: **97$\frac{1}{5}$**, 1851: **87$\frac{1}{8}$**, 1852: **64** Procent der Brutto-Einnahme.

8) Rentabilität.

Bis zum Schlusse desjenigen Jahres, in welchem die ganze Bahn in Betrieb gesetzt wurde, sollte statutenmäßig eine Verzinsung der Actien mit **4 Procent** stattfinden, dann aber eine Vertheilung einer Dividende an ihre Stelle treten. Für das Jahr 1852 wurde zum ersten Mal eine **Dividende** im Betrag von **17** Sgr. pr. Actie oder **$\frac{17}{30}$ Procent** vertheilt.

9) Reservefonds.

Statutenmäßig sollen dem Reservefonds jährlich mindestens **5000 Thlr.** gutgeschrieben werden, dann aber, wenn der jährliche Reinertrag **4$\frac{1}{2}$ Procent** oder mehr beträgt, soll jährlich **$\frac{1}{4}$ Procent** des Actiencapitals zu diesem Zwecke verwendet werden; doch soll sich der Bestand des Reservefonds nicht höher als auf **5 Procent** des Actiencapitals belaufen. Ende des Jahres 1850 war von dem Anlagecapital von

*) excl. 16,816 Thlr. für Regie-Transporte.

10 Mill. Thlr. ein Reserve- und Betriebscapital von **419,173** Thlr. übrig geblieben, welches sich durch entbehrliche Oberbau-Materialien und den Erlös entbehrlicher Grundstücksparcellen noch vermehren wird. Aus diesem soll in den ersten Betriebsjahren die Einzahlung zu dem statutenmäßigen Reservefonds stattfinden.

Am Schlusse des Jahres 1851 betrug der Reservefonds an vorhandenen Werthen (Oberbau-Materialien) **10,000** Thlr. Hierzu kamen für 1852: **5000** Thlr.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:

23 Locomotiven (4 von Stephenson in Newcastle, 4 von Norris in Philadelphia, 10 von Keßler in Carlsruhe, 5 von Henschel und Sohn in Cassel; sämmtliche Maschinen sind mit Stephenson'scher Expansion versehen und gekuppelt; mit Ausnahme der 4 Stephenson'schen und 4 der Keßler'schen Locomotiven, welche sechsräderig sind, haben alle 8 Räder);
14 Tender;
55 Personenwagen mit 2520 Plätzen;
247 Güter- und andere Wagen.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 22.

---

32. Leipzig-Dresden (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **15½** Meilen (ohne das gleichfalls der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie gehörige Stück der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn von Leipzig bis zur preußischen Grenze, 1½ Meilen lang, dessen

Betrieb die Magdeburger Gesellschaft besorgt)*). Die Bahn geht von **Leipzig** über Borsdorf, Machern, Wurzen, Luppe-Dahlen, Zschöllau bei Oschatz, Riesa (wo rechts die Chemnitz-Riesaer Staats-Eisenbahn einmündet), Röderau (wo links die Berlin-Anhaltische Bahn einmündet), Pristewitz (unweit Großenhain), Niederau, Kötschenbroda nach **Dresden.**

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat in ihrer ganzen Ausdehnung **doppeltes** Geleise. Auf dem größten Theile der Bahn liegen breitbasige Vignoles-Schienen, pr. Fuß 16½—17 Pfd. schwer, durch Hakennägel auf Querschwellen von Eichen- und Kiefernholz befestigt. Anfänglich war auf der ersten Section zwischen Leipzig und Wurzen ein gemischtes System angewandt worden: auf ⅔ der gedachten Strecke, nämlich auf allen Dämmen, Holzbahn oder amerikanischer Oberbau, bestehend aus gewalzten Plattschienen, pr. engl. Fuß 8⅓ Pfd. schwer, auf eichenen Langschwellen, die ihrerseits auf eichenen Querschwellen lagen, und auf dem übrigen Theil massiver Oberbau, gewalzte Kantenschienen, pr. Fuß 15 Pfd. schwer, auf gußeisernen Stühlen und kiefernen Querschwellen. Doch zeigte sich die Holzbahn bald als so unzweckmäßig, daß sie 1842—43 beseitigt werden mußte.

Die ganze Bahn besteht aus **3173** Dresd. Ellen Brücken, **27,049** Ellen Planie im Niveau des anliegenden Terrains, **116,207** Ellen Dämme von **1—19⅕** Ellen Höhe, **56,369** Ellen Einschnitte von **1—28** Ellen Tiefe. Horizontal sind nur **57,790** Ellen, die übrigen **145,008** Ellen steigend und fallend, und darunter **57,000** Ellen im angenommenen Maximum der Steigung von **1** auf **200**. Von Leipzig aus beträgt die Steigung im Ganzen **516½**, das Fallen **474¾** preuß. Fuß. Die Bahn durchschneidet fast **4000** verschiedene Feldparcellen; es mußten **7—800** Acker Landes von mehr als 1500 Grundbesitzern gekauft werden. Die beim Bau bewegte Erdmasse beträgt über **21** Mill. Cubikellen oder etwa **150** Mill. Centner. Der Oberbau für beide Geleise erforderte über 250,000 Ctr. Eisen und etwa 400,000 Stück

*) Die letztere hat die erwähnte Bahnstrecke für ein Bauschquantum von 298,193 Thlr. gebaut und gewährt der Leipziger Gesellschaft 50 Procent der antheiligen Brutto-Einnahme als Pachtgeld.

4 Ellen lange Holzschwellen. Die Bahn durchschneidet die königlichen Chausseen auf 11 Punkten (1 Mal unter, 6 Mal über denselben und 4 Mal im Niveau) und 167 Communicationswege (20 Mal unter, 52 Mal über denselben und 95 Mal im Niveau).

Die Kunstarbeiten bestehen in 102 Brücken und 295 steinernen Schleußen. Von den 24 größeren Brücken sind die bedeutendsten:

1) die Muldenbrücke bei Wurzen, 677 Ellen lang;
2) die Elbbrücke bei Riesa, 604 Ellen lang, 11 Pfeiler;
3) der Viaduct bei Oschatz, 717 Ellen lang, 26 Pfeiler (im Jahre 1847—48 seiner großen Unterhaltungskosten wegen in einen Damm verwandelt);
4) der Viaduct bei Röderau, 1150 Ellen lang, 64 Pfeiler.

Außerdem kommt bei Oberau ein Tunnel vor — der erste in Deutschland ausgeführte — welcher 904 Ellen lang, 10⅚ Ellen hoch und im Maximum 13⅙ Ellen breit ist.

3) Geschichte.

Bildung eines Comités in Leipzig am 3. April 1834. Durch Ministerialdecret vom 6. Mai 1835 wurde die Erbauung der Eisenbahn und der Entwurf der Statuten genehmigt. Das zur Actienzeichnung einladende Programm ist vom 12. Mai 1835 datirt; die Actienzeichnung selbst begann am 14. Mai dess. J. Erste constituirende Generalversammluug am 5. Juni 1835. Wahl des Directoriums durch den Ausschuß 10. Juni dess. J. Erlaß eines Expropriationsgesetzes 3. Juli 1835. Ober-Ingenieur Kunz beginnt seine Wirksamkeit 1. Nov. dess. J. Erster Spatenstich bei dem Dorfe Machern 29. Febr. 1836. Der Bahntract im Allgemeinen wird von der Regierung definitiv genehmigt am 25. April dess. J. Annahme des Statuts durch die zweite Generalversamlung 15. Juni dess. J. Bestätigung der Statuten am 20. März 1837. Erste Probefahrt von Leipzig bis Althen (1 Meile weit) am 24. April dess. J. Verlängerung der Fahrten bis an den Gerichshainer Damm 12. Novbr. dess. J.; über denselben bis Machern am 11. Mai 1838. Von da an wurden folgende Strecken eröffnet: am 19. Juli 1838 von Dresden bis zur Weintraube; am 31. Juli dess. J. von Machern bis Wurzen; am 16. Septbr. dess. J. von Wurzen bis Dahlen und von der Weintraube bis Oberau; am 3. Novbr. von Dahlen bis Oschatz; am 21. Novbr. bis an die Elbbrücke bei Riesa. Am

7. und 8. April 1839 wurde endlich die letzte Strecke von Riesa bis Oberau (durch den Tunnel) und mit ihr die ganze Bahn eröffnet. Schon am 1. Octbr. 1840 fand die Eröffnung des zweiten Geleises statt. — Auf die Verlängerungen nach Schlesien, Bayern und Böhmen hat die Gesellschaft schon am 15. Juni 1836 verzichtet. Im Jahre 1844 kam die Ausführung der sächsisch-böhmischen Bahn durch die Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft nochmals in Frage; doch lehnte die letztere in der außerordentlichen Generalversammlung am 30. Juli 1844 die Ausführung unter den von der Regierung gestellten Bedingungen und unter Beihülfe derselben ab. Die Generalversammlung am 18. März 1845 ermächtigte zwar das Directorium zum Abschluß eines neuen Uebereinkommens mit der Regierung über diesen Bau unter bestimmten Bedingungen, ohne daß jedoch von der Regierung darauf eingegangen wurde. Die Berechtigung zur Ausführung der Riesa-Jüterbogker Anschlußbahn wurde 1848 aufgegeben.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **5,000,000** Thlr. in Actien zu **100** Thlr. (Das anfängliche Actiencapital betrug nur 1,500,000 Thlr., wurde aber durch Beschluß des Directoriums und Ausschusses, mit Genehmigung der Staatsregierung vom 10. Juni 1837, nach der Bekanntmachung vom 20. Juni deff. J. auf 4,500,000 Thlr. vermehrt. Eine fernere Vermehrung um 500,000 Thlr. durch Emission von 5000 neuen Actien fand 1848 statt; die neuen Actien sind vom 1. Octbr. deff. J. an mit den alten in gleiche Rechte eingetreten.)

2) Anleihen: **2,000,000** Thlr.; nämlich **500,000** Thlr. in unverzinslichen Eisenbahn-Cassenscheinen à **1** Thlr. und **1,500,000** Thlr. in Partial-Obligationen à **100** Thlr. (Die anfängliche Anleihe vom 1. Decbr. 1839 im Betrag von 1 Mill. Thlr. zur Anlegung des zweiten Geleises und der preußischen Anschlußstrecke wurde im Jahre 1841 um 500,000 Thlr. vermehrt. Die ganze nunmehrige Anleihe von 1,500,000 Thlr. trägt 3½ Procent Zinsen; zur Amortisation dient ein Tilgungsfonds von ½ Procent nebst den ersparten Zinsen in der Weise, daß jede ausgelooste Obligation bei der Rückzahlung eine mit jedem Jahre um 1 Procent steigende Prämie erhält und die Tilgung in 83 Jahren beendigt ist.)

Das gesammte Anlagecapital beträgt demnach **7 Millionen Thaler** oder pr. Meile **411,765 Thlr.**

5) Verhältniß zum Staate.

Die Eisenbahn ist alleiniges und unwiderrufliches Eigenthum der Gesellschaft. Die letztere übernimmt alle Gegenstände der Reitpost, also Briefe und Zeitungen, zum unentgeltlichen Transport. Das Vorrecht der Post, Briefe, Packete und Geldsendungen bis mit 20 Pfd. ausschließend zu befördern, bleibt ungeschmälert. Für die Fahrpostsendungen — welche die Gesellschaft in besonderen von ihr zu haltenden Wagen befördert — zahlt die Postbehörde den jedesmaligen Frachtpreis, aber mit einer Ermäßigung von 25 Procent. Als Aequivalent für den durch die Personenbeförderung entstandenen Ausfall in den Staatseinkünften des Postregals zahlt die Gesellschaft in den ersten 3 Jahren nach Eröffnung der Bahn **10,000 Thlr.** jährlich, später **12,000 Thlr.**, wenn die Rente der Actien jährlich **4½ Proc.** beträgt, und **15,000 Thlr.**, wenn sie bis auf **5 Procent** steigt.

6) Verfassung.

Alljährlich — spätestens 3 Monate nach Ablauf des Rechnungsjahres — findet eine **Generalversammlung** statt. In derselben hat jede Actie 1 Stimme; auf **2—5** Actien kommen 2, auf **6—10** Actien 3, auf **11—20** Actien 4, auf **21—50** Actien 5, auf **51—75** Actien 6, auf **76—100** Actien 7, auf **101—150** Actien 8, auf **151** oder mehr Actien 10 Stimmen.

Die Vertretung der Compagnie dem Directorium gegenüber erfolgt durch einen **Ausschuß** von 30 Actionairs, von denen 20 von der Generalversammlung, 10 vom Ausschusse selbst (auf 5 Jahre) gewählt werden.

Die Leitung der Angelegenheiten der Compagnie geschieht durch ein **Directorium**, das vom Ausschusse gewählt wird. Dasselbe besteht aus 5 Mitgliedern und 5 Stellvertretern derselben und hat seinen Sitz in **Leipzig**.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter*) Centner	Einnahme für Pers. Thlr.	für Güter Thlr.	außerdem Thlr.	zusammen Thlr.	Betriebs-Ausgabe Thlr.	Reine Einnahme Thlr.
1837	145674	....	24173	......	......	....	......	......
1838	365883	....	77002	......	...... }	466652	319255	147396½
1839	411531	3850223	291305	84632	7926 }			
1840	405135	6885669	303740	141849	36889	482478	248231	234247
1841	386478	9098506	314899	165942	38496	519337	253630½	265707
1842	382284	11680938	322472	191278	38686	552435	258659	293776
1843	401415	11684622	338463	201365	64199	604027	290247½	313780
1844	427187	11657787	354002	201835½	55463	611300	292911	320413
1845	455746	12768913	362291	215269	45711½	623272	317118	306154
1846	488610	15337543	379469	242215	51874	673559	356218	317341
1847	490863	17177392	382313	279450	86591	748354	401972	346382
1848	471285	15240413	337279½	254138	72912	664330	397228	267102
1849	489244	20632635	390161	332602	69955	792718	388139	404579½
1850	532244	23395104	443817	365750	69154	878722	426838	451883½
1851	548634	27813254	480001	420931	103123	1004055	481387	522667
1852	557756	36904601	512117	548350	111990½	1172458	594656	577802

Unter der dritten Rubrik der Einnahme ist auch die von der Magdeburger Bahnstrecke mit inbegriffen. Dieselbe betrug für 1840: **9440**, 1841: **20,815**, 1842: **26,157**, 1843: **35,473**, 1844: **33,190**, 1845: **32,403**, 1846: **37,830**, 1847: **48,981**, 1848: **41,536**, 1849: **37,709**, 1850: **43,812**, 1851: **57,202**, 1852: **67,367** Thlr. Die Einnahme aus dem directen Personenverkehr zwischen Berlin und Leipzig-Dresden betrug 1848: **5182**, 1849: **29,373 Thlr.** (für 31,761 Personen), 1850: **35,817 Thlr.** (für 40,667 Personen), 1851: **48,062 Thlr.** (für 53,154 Personen), 1852: **52,652 Thlr.** (für 57,547 Personen).

Die Einnahme von der Wagenbauanstalt betrug 1842: **6705½**, 1843: **16,681**, 1844: **11,912½**, 1845: **5771**, 1846: **7409**, 1847: **28,238**, 1848: **24,926**, 1849: **13,892**, 1850: **7275**, 1851: **16,270**, 1852: **8894 Thlr.**

---

*) Nicht das wirklich transportirte Quantum, sondern auf eine Meile reducirt. Das erstere betrug 1840: 689,026, 1843: 1,039,599, 1846: 1,384,731, 1849: 1,759,180, 1852: 3,967,602 Ctr.

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1838—39: **68⅖**, 1840: **51½**, 1841: **48⅘**, 1842: **46⅘**, 1843: **48**, 1844: fast **48**, 1845: **50$\frac{9}{10}$**, 1846: fast **53**, 1847: **53¾**, 1848: fast **56**, 1849: **49**, 1850: **48½**, 1851: **48**, 1852: **50¾** **Procent.**

Der Ueberschuß wurde verwendet, wie folgt:

Jahr	Zinsen und Dividende der Actien Thlr.	Anleihezinsen Thlr.	Postentschädigung Thlr.	Reservefonds Thlr.	Betriebsmitte ꝛc. Thlr.	Antheil des Bevollmächtigten Thlr.	Beitrag zur Unterstützungscasse Thlr.	Uebertrag auf d. nächste Jahr Thlr.
1839	135000	.....	.....	.....	.....	....	....	12396
1840	180000	43317	10000	.....	.....	....	....	930
1841 *)	180000	55433	10000	.....	14128	....	....	1646
1842**)	198750	60000	10000	8884	16787	....	....	.....
1843	225000	60000	15000	11756	.....	....	....	2024
1844	225000	60000	15000	13082½	.....	523	....	6807
1845	225000	60000	15000	11592	.....	464	....	905
1846	225000	60000	15000	12649	.....	506	....	5091
1847	247500	60000	15000	19295	.....	772	....	8906
1848	180000	60000	10000	3420	.....	137	....	22452
1849	300000	60000	15000	26916	.....	1027	945	23143
1850	350000	60000	15000	36377	.....	1405	3000	9245
1851	400000	60000	15000	49533	.....	1981	3000	2398
1852	450000	60000	15000	50186	.....	2013	3000	.....

8) Rentabilität.

Die Actien werden mit **4 Procent** jährlich (zahlbar am 1. April und 1. October) **verzinst.** Die Bezahlung einer etwaigen **Extradividende** geschieht zugleich mit dem am 1. April fälligen Zinsencoupon.

An Zinsen und Dividende zusammen warfen die Actien ab: 1839 bis 1841: je **4 Procent**; 1842: **4$\frac{5}{12}$**; 1843 bis 1846: jedes Mal **5**; 1847: **5½**; 1848: **4**; 1849: **6**; 1850: **7**; 1851: **8**; 1852: **9 Procent**, **durchschnittlich also jährlich 5$\frac{5}{12}$ Procent** ***).

*) Außerdem 4500 Thlr. Antheil der Directoren.

**) Außerdem 1000 Thlr. Gewerbesteuer.

***) Die auf die sächsische Strecke der Magdeburger Bahn verwandte Summe verzinste sich 1841 mit 7, 1842 mit 8¾, 1843 mit 12, 1844 und 1845 mit 11, 1846 mit 13, 1847 mit 16½, 1848 mit 14, 1849 mit 13, 1850 mit 15, 1851 mit 19, 1852 mit 22½ Procent.

9) Reservefonds.

Von dem nach Abzug der Actien- und Anleihezinsen, sowie der sämmtlichen Unkosten verbleibenden jährlichen reinen Gewinn werden **20** Procent zu einem Reservefonds zur Sicherstellung der Zinsen und Deckung unvorhergesehener Ausfälle zurückgelegt. Ende 1852 betrug der Reservefonds **211,290** Thlr.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:

34 Locomotiven, wovon 4 in Reserve gestellt, 4 mit 4 Rädern, 30 mit 6 Rädern (darunter sind 15 von Borsig in Berlin, 6 von Rothwell, 4 von Kirtley, 3 von Hawthorn, 3 von Hartmann in Chemnitz, 1 von Stephenson in Newcastle, 1 von der Société du Renard in Brüssel, 1 von der Maschinenbau-Compagnie in Chemnitz);

129 Personenwagen mit 4216 Plätzen;

385 Packwagen zu 40,160 Centner Ladung.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 23.

---

33. Löbau-Zittau (Privatbahn).

---

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn ist eine Zweigbahn der sächsisch-schlesischen Staatseisenbahn (ihr Bahnhof liegt unmittelbar neben dem Bahnhofe der gedachten Bahn bei **Löbau**, aber $1\frac{1}{2}$ Elle höher) und trennt sich von derselben erst, nachdem beide parallel unter der Löbau-Weißenburger Chaussee dahingelaufen sind. Sie geht über Nieder-Cunnersdorf, Herrnhut, Nieder- und Ober-Ruppersdorf, Ober-Oderwitz (Anhaltepunkt) und

mündet bei **Zittau** vor dem Bautzener Thore. Die Länge der Bahn beträgt **60,275** Dresdner Ellen oder **4½** Meilen. Die Zwischenstation Herrnhut ist von Löbau **26,700**, von Zittau **33,575** Ellen entfernt.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn steigt unausgesetzt von Löbau bis Friedensthal um **330** Fuß (der höchste Punkt liegt 890 Fuß über dem Elbnullpunkte bei Dresden) und fällt dann wieder ununterbrochen bis Zittau fast um ebensoviel. Die stärkste Steigung ist **1** auf **90** von Nieder-Ruppersdorf bis Herrnhut auf **2350** Ellen; auf **9475** Ellen ist das Gefälle **1** auf **100**. Die längste Steigung beträgt von Löbau aus **10,500** Ellen mit 1 auf **120**; die längste Horizontale **7900** Ellen. Im Ganzen sind **20,900** Ellen steigend, **24,540** Ellen fallend, **14,835** Ellen horizontal. **22** gerade Linien (zusammen 28,459 Ellen), von denen die längste **5733** Ellen beträgt, wechseln mit **31** Curven (zusammen 31,816 Ellen), deren kleinster Krümmungshalbmesser **800** Ellen ist. Die höchsten Dämme haben **33½** Ellen Höhe, die tiefsten Einschnitte **29** Ellen Tiefe. Die gesammte bewegte Erdmasse beträgt **11,648,200** Cubikellen.

Die Kunstbauten sind sehr bedeutend. Unter ihnen sind 8 große Brücken und Viaducte: 1) über das Großschweidnitzer Thal, unweit Löbau, **36½** Ellen hoch, 7 Bogen mit **22** Ellen Spannung; 2) über das Ober-Cunnersdorfer Thal, **30** Ellen hoch, 7 Bogen von **20** bis **30** Ellen Spannung; 3) über das Petersbach-Thal bei Herrnhut, **39** Ellen hoch, 5 Bogen von **27** Ellen Spannung; 4) über das Ober-Ruppersdorfer Thal, **31½** Ellen hoch, 5 Bogen von **20** Ellen Spannung; 5) über das Dorf Ober-Oderwitz, **21** Ellen, 5 Bogen von **20** Ellen; 6) über das Mandau-Thal, oberhalb Scheibe, **25** Ellen hoch, 6 Bogen von **25—28** Ellen; 7) über dasselbe, unterhalb Scheibe, **17½** Ellen hoch, 6 Bogen von **25 — 28** Ellen; 8) über das Schülerthal bei Pethau, unweit Zittau, **25** Ellen hoch, 3 Bogen von **25** Ellen. Hierzu kommt eine einbogige, **30** Ellen gespannte Brücke über das Alt-Löbauer Thal; 30 Durchfahrten und Bachüberbrückungen; 6 Bahnüberbrückungen. Die Gesammtzahl der Kunstbauten beträgt 396, incl. 78 Brückenbogen.

Der Bahnkörper ist in der für ein Doppelgeleis erforderlichen Kronenbreite von 14 Dresdener Ellen hergestellt. Die Böschungen der Dämme sind $1\frac{1}{2}$ fach. In den Erdeinschnitten sind von 3 zu 3 Ellen Höhe 1 Elle breite Bankets angebracht.

Das Geleis ist einfach. Die Schienen sind von der New British Iron-Compagnie in Wales geliefert, halten 18 Fuß größte Länge und wiegen pr. Yard 60—61 Pfd., also pr. Fuß über 20 Pfd. Das Oberbau-System ist ganz mit dem der sächsisch-schlesischen Staatsbahn übereinstimmend.

3) Geschichte.

Schon im Juni 1844 wurde eine vorläufige Concession ertheilt und in der Concession der sächsisch-schlesischen Eisenbahngesellschaft vom 22. August dess. J. war die hier in Rede stehende Flügelbahn bereits mit inbegriffen. Die für dieselbe gebildete besondere Gesellschaft constituirte sich in ihrer ersten Generalversammlung am 18. Septbr. dess. J. Das Directorium constituirte sich am 28. Octbr. dess. J. Die Concessionirung und Bestätigung der Statuten erfolgte am 25. Juni 1845. Beginn des Baues unter Leitung des Ober-Ingenieurs Rachel am 5. Mai dess. J. Eröffnung der Bahn am 10. Juni 1848.

Der Betrieb wurde von der sächsisch-schlesischen Eisenbahngesellschaft und nach Auflösung derselben vom Staate besorgt, der ihn für immer übernommen hat.

Am 27. Juli 1853 beschloß die Gesellschaft die Anlegung einer Verlängerungs-Bahn von Zittau nach Reichenberg ($3\frac{1}{2}$ Meilen, wovon etwa der vierte Theil in Sachsen, drei Viertel in Böhmen) unter folgenden, bereits am 24. Juni zwischen der Regierung und der Direction vereinbarten Concessionsbedingungen.

Die österreichische Regierung garantirt für die österreich. Strecke auf 40 Jahre 4 Procent Zinsen und wird binnen 25 Jahren einen andern unmittelbaren Anschluß von Reichenberg an die sächsischen oder preußischen Bahnen weder selbst ausführen, noch gestatten. Dieselben Bedingungen stellt Sachsen und übernimmt die Auszahlung der Zinsen an die Actionairs allein unter Vorbehalt der Abrechnung mit Oesterreich. Die sächsische Regierung will den Bau durch ihre eigenen Organe ausführen lassen und den Betrieb (für 60 Procent der Brutto-Einnahme) unkündbar übernehmen. Die Concession wird auf 50 Jahre

ertheilt; 3 Jahre nach ertheilter definitiver Concession muß die Bahn vollendet sein.

Die Löbau-Zittauer Eisenbahngesellschaft beschafft das erforderliche Capital durch besondere Zittau-Reichenberger Actien, bei deren Zeichnung die bisherigen Actionairs den Vorzug haben; die Regierung behält sich vor, den etwaigen Actienrest zu übernehmen. Die Actien werden durch jährliche Ausloosung amortisirt, wozu alle Reinerträge über **4 Procent** bis zum Betrage von ¾ verwandt werden. Sobald dadurch das Actiencapital auf den vierten Theil reducirt ist, so werden von den ferneren Reinerträgen über **4 Procent** sächsische Staatspapiere angekauft und die Zinsen derselben zum Amortisationsfonds geschlagen. Ist dadurch das Anlagecapital vor Ablauf der 50 Jahre erfüllt, so werden nicht allein die gesammten Netto-Erträge, sondern auch die ferneren Zinsen des Amortisationsfonds an die Actionairs pro rata vertheilt. Beim Erlöschen der Concession werden ihnen die gesammten Bestände jenes Fonds ausgezahlt.

Gleichzeitig genehmigte die Gesellschaft die **gänzliche Ueberlassung des Betriebs** ihrer Bahn **an den Staat** für immer.

4) Anlagecapital.

Das **Actiencapital** beträgt **2 Mill. Thlr.** in Actien à **100 Thlr.** und ist zum vierten Theile vom Staate übernommen worden. Im Jahre 1846 zeigte sich, daß dasselbe nicht ausreichend sei. Daher wurde im Jahre 1847 eine **Prioritätsanleihe** von **500,000 Thlr.** in Actien à **25 Thlr.** aufgenommen (Statutennachtrag vom 22. Septbr., bestätigt am 7. Octbr. dess. J.); auch von dieser übernahm der Staat den vierten Theil. Bis nach Vollendung der Bahn sollten diese Prioritätsactien **Lit. B.** mit **5 Procent** verzinst werden, nachher aber resp. **4**, **4½** und **5 Procent** Zinsen tragen, wenn die Actionairs weniger als **3 Procent**, **3 Proc.** oder **4 Proc.** Dividende erhalten sollten; erhalten diese mehr als **4 Procent** Dividende, so erhalten die Inhaber jener Prioritätsactien immer **1 Procent** mehr. Bis jetzt sind jedoch weder Dividenden noch Zinsen gezahlt worden.

Das gesammte Anlagecapital beträgt für die Bahn und ein erkauftes Braunkohlenwerk am Kummersberge bei Zittau **2,438,705 Thlr.** oder pr. Meile **541,934 Thlr.**

Hierzu kommt noch das künftig aufzubringende Anlagecapital für die Zittau-Reichenberger Strecke.

5) Verhältniß zum Staate.

Die Regierung hat sich das Recht vorbehalten, das Eigenthum der Bahn für den Staat zu erwerben. Doch soll dieses Recht (falls nicht schon früher eine freie Vereinigung zu Stande kommt) nicht vor Ablauf des 25. Betriebsjahres nach Eröffnung der ganzen Bahn geltend gemacht werden. Bei Bestimmung der den Actionairs zu zahlenden Entschädigung wird der denselben im Durchschnitt der letzten 10 Jahre vor Abschluß des Kaufgeschäfts zu Theil gewordene Dividendengenuß unter Ausscheidung der höchsten und niedrigsten Dividende zu Grunde gelegt; beträgt die so ermittelte Durchschnittsdividende **4 Procent** oder weniger, so erhalten die Actionairs den vollen Nennwerth der Actien vergütet, beträgt sie aber mehr als **4 Proc.**, so werden die Actionairs für diesen Mehrbetrag entweder durch Fortgewährung einer entsprechenden Rente oder durch Capitalisirung derselben zum 25fachen Betrage besonders entschädigt. Uebrigens liegt es in der Wahl der Regierung, ob sie den Ankauf der Bahn auf einmal bewirken, oder nach und nach mittelst successiver Ausloosung der Actien realisiren will. Die Gesellschaft ist der Gewerbsteuer unterworfen, aber von derselben in den ersten drei Jahren nach der Eröffnung befreit. Für den Ausfall in den Einkünften des Postregals zahlt die Gesellschaft für jede Postmeile in den ersten drei Jahren nach Eröffnung der Bahn jährlich **650 Thlr.**, von da ab, wenn die Dividende **4½ Procent** erreicht, **780 Thlr.**, wenn sie aber bis auf **5 Procent** und höher ansteigt, **1000 Thlr.** Außerdem zahlt die Gesellschaft für die Entschädigung der Stationsinhaber der Postadministration ein für allemal **2000 Thlr.** Alle Gegenstände der Reit- und Eilpost, sowie die Zeitungen, befördert die Gesellschaft unentgeltlich; auch behält die Postanstalt das ausschließliche Vorrecht, Briefe, Packete und Geldsendungen bis zu 20 Pfd. zu befördern.

6) Verfassung.

Die Gesellschaft hat ihren Wohnsitz in **Zittau.** An ihrer Spitze steht ein **Directorium** von 3 und ein **Ausschuß** von 18 Mitgliedern. In den **Generalversammlungen** sind alle Actionairs stimmberechtigt;

auf **1—5** Actien kommt eine Stimme, **6—10** Actien geben 2, **11** bis **20** Actien 3, **21—30** Actien 4, **31—40** Actien 5, **41—50** Actien 6, **51—75** Actien 7, **76—100** Actien 8, **101—150** Actien 9 Stimmen; wer als Privatactionair **151** oder mehr Actien hat, hat 10 Stimmen, der Bevollmächtigte des Staats aber vertritt ein Fünftel sämmtlicher Stimmen.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme			Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme	Deficit
			für Pers.	für Güter	zusammen			
		Ctr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1848*)	90412	117783	.....	.....	23542	39164	....	15622
1849	141796½	295545	25288½	19141½	44430	56973	....	12543
1850	144416½	401894	26367	23897	50264½	51322	....	1957
1851	146162½	503896	26730	27492	5422[illegible]	47172	7051	.....
1852	144938½	679748	26688	33317	60005	56972	3033	.....
1853	113262½	656743	27468	32973	60441	.....	....	.....

Demnach betrug die Betriebs-Ausgabe im Jahre 1848: **166**, 1849: **129**, 1850: **102**, 1851: **87**, 1852: **95** Procent der Brutto-Einnahme.

8) Rentabilität.

Eine Zahlung von Dividenden hat bis jetzt, da der Betrieb in den ersten Jahren nicht einmal die Kosten deckte, nicht stattfinden können, steht aber wohl in naher Aussicht, wenn der Güterverkehr sich in dem bisherigen Verhältnisse steigern sollte. Wirklich rentabel kann der Betrieb jedenfalls erst dann werden, wenn die längst projectirte und vorbereitete Fortsetzung nach Reichenberg zu Stande kommt.

9) Reservefonds.

Von dem nach Gewährung einer Jahresdividende von **4** Procent für das gesammte Actiencapital sich ergebenden Reinertrage ist die Hälfte bis zum Betrage eines **halben Procents** des Anlagecapitals (welcher

*) Vom 10. Juni bis 31. December.

Betrag jedoch durch Beschluß des Directoriums und Ausschusses mit Zustimmung der Regierung bis auf 1 Procent erhöht werden kann) zur Ansammlung eines Reservefonds zurückzulegen. Der Bestand desselben soll jedoch nicht über 5 Procent des Anlagecapitals betragen.

Bis jetzt ist die Bildung eines Reservefonds noch nicht möglich gewesen.

10) Betriebsmaterial.

4 Locomotiven von der Société Cockerill in Seraing;
3 Tender;
14 Personenwagen, worunter 10 dritter Classe;
2 Post- und Gepäckwagen;
5 Packwagen;
10 Lowries;
28 Arbeits- und Oberbahnwärter-Lowries.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 24.

---

34. Lübeck-Büchen (Privatbahn).

---

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: $6\frac{3}{10}$ geogr. Meilen. Die Bahn geht von **Lübeck** durch das Herzogthum Lauenburg über die Stationen Blankensee, Klein-Sarau, Ratzeburg, Mölln, Roseburg nach **Büchen**, wo sie in die Berlin-Hamburger Eisenbahn mündet.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur ein Geleise, auch das Terrain ist nur für ein Geleise erworben. Die Schienen wiegen zum größten Theil pr. Fuß 23,

zum kleinern 18 Pfd. und liegen auf kiefernen Schwellen, die mit Kupfer- und Eisenvitriol präparirt sind. Die zu überwindenden Terrainhindernisse waren von keiner großen Erheblichkeit; doch kommen ansehnliche Dämme durch das Travethal, im Möllner See und im Clempauer Bruch vor, auch mußte die Trave verlegt werden.

Horizontal sind **1924⅗** preuß. Ruthen, steigend **5946**, fallend **4421½** Ruthen; das Steigen beträgt im Ganzen **195**, das Fallen **138** Fuß, das Maximum der Steigung **1** auf **300**.

3) Geschichte.

Bereits am 23. Juni 1847 wurde zu Kopenhagen zwischen Dänemark und der freien Stadt Lübeck ein Staatsvertrag über die Gestattung einer Bahn von Lübeck nach Büchen unterzeichnet, deren Ausführung jedoch durch die bald nachher eingetretenen Zeitverhältnisse verzögert wurde. Bald nachher, am 4. Juli 1847, trat zu Lübeck ein Comité zusammen, das am 31. Decbr. 1848 den Regierungsbehörden einen Bauplan vorlegte. Erst am 2. bis 4. Januar 1850 fand auf Einladung dieses Comités in Lübeck und Ratzeburg die Subscription des für erforderlich gehaltenen Actiencapitals und am 22. Jan. dess. J. die erste constituirende Generalversammlung statt. Das von dem Ausschusse vorgelegte Statut wurde von der Statthalterschaft des Herzogthums Lauenburg am 18. Febr. 1850, vom Senate der Stadt Lübeck am 27. Februar dess. J. bestätigt, auch von jener am 18. Febr., von dies m am 2. März dess. J. der Gesellschaft Concession ertheilt. Am 1. März 1850 trat die Direction in Wirksamkeit, nachdem schon am 10. Febr. dess. J. der Bau bei Mölln unter Leitung des Baudirectors Scheffer, als Ober-Ingenieur, begonnen hatte. Bereits am 15. Oct. 1851 konnte die Bahn eröffnet werden.

4) Anlagecapital.

Das statutenmäßige Actiencapital von **2,558,000** Thlr. in Actien zu **200** Thlr., auf welches bis Ende 1852 erst **85** Procent eingezahlt waren, wird schwerlich ganz in Anspruch genommen werden. **Bis Ende 1852 waren 2,123,473 Thlr. verausgabt, also pr. Meile 337,054 Thlr.**

5) Verhältniß zum Staate.

Die Dauer der Concession ist auf 100 Jahre festgesetzt. Nach Ablauf dieser Zeit soll zwischen den betreffenden Staatsregierungen über die Fortsetzung des Betriebs eine nähere Verabredung stattfinden.

6) Verfassung.

Die Generalversammlungen werden in Lübeck abgehalten (und zwar die regelmäßigen in der ersten Hälfte jedes Jahres). In denselben haben alle Actionairs Sitz und Stimme, und zwar geben **1—5** Actien 1 Stimme, **6—10** Actien 2 Stimmen, **11—20** Actien 3 Stimmen, **21—30** Actien 4 Stimmen, und so für jede folgenden **10** Actien eine Stimme mehr. Die Gesammtheit der Actionairs wird durch einen Ausschuß von 15 Mitgliedern vertreten. Derselbe wählt die Direction, die mit Einschluß des vorsitzenden Betriebs-Directors und des Ober-Ingenieurs oder technischen Directors aus 5 Mitgliedern besteht und ihren Sitz in Lübeck hat.

7) Frequenz und Einnahme.

Vom 16. Octbr. bis 31. Decbr. 1851 wurden 22,868 Personen und 121,331½ Ctr. Güter befördert. Die ganze Betriebs-Einnahme betrug **19,348** Thlr., die Einnahme überhaupt **19,700** Thlr., die Ausgabe **21,089** Thlr., also entstand ein scheinbares Deficit von **1389** Thlr.; da jedoch am Ende d. J. für **6367** Thlr. Coaks vorhanden waren, so stellt sich ein wirklicher Ueberschuß von **4978** Thlr. heraus. — Im Jahre 1852 wurden befördert: 128,368 Personen und 795,896 Ctr.; Einnahme für jene incl. Gepäck und Equipagen **63,883**, für diese **53,345**, außerdem **3476½** Thlr., zusammen **120,704** Thlr. Die Betriebs-Ausgaben betrugen **68,531** Thlr. Der wirkliche Gewinn des Betriebs-Conto im Jahre 1852 beträgt daher **52,173** Thlr. — Im Jahre 1853 wurden befördert: 121,045 Pers. und 1,108,595 Centner; Einnahme für jene **60,237** Thlr., für Güter, Vieh und Equipagen **70,843** Thlr., Neben-Einnahmen **2000** Thlr., zusammen **133,080** Thlr.

8) Rentabilität.

Während der Bauzeit und bis zum nächsten Quartaltage nach der vollständigen Eröffnung der Bahn wurden die Einzahlungen mit $4\frac{1}{2}$ Procent verzinst. Von dem gedachten Tage an werden Dividenden statt der Zinsen bezahlt.

Für 1852 wurden 2 Procent Dividende ($3\frac{2}{5}$ Thlr. pr. Actie) vertheilt.

9) Reservefonds.

Die demselben zufließende Quote ist bis auf Weiteres auf $\frac{1}{5}$ des gesammten Reinertrags festgesetzt. Der Ausschuß ist befugt, sie nach Umständen zu vermindern oder bis zu $\frac{1}{3}$ des Reinertrags zu erhöhen.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:
6 Locomotiven (5 von Borsig, eine von Wöhlert in Berlin);
13 Personenwagen;
87 andere Wagen.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 25.

Ludwigsbahn, siehe Nürnberg-Fürth.

Ludwigshafen-Bexbach, siehe Pfälzische Ludwigsbahn.

---

35. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig

(Privatbahn.)

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **16** d. Meilen (genau 31,543 preuß. Ruthen), wobei die auf sächsischem Gebiete liegende und auf Kosten der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie erbaute Bahnstrecke, **3081** Ruthen oder **1½** Meile lang, mitgerechnet ist. In Preußen liegen **22,285**, in Anhalt-Cöthen **6071** Ruthen. Die Bahn geht von **Leipzig** über Schkeuditz und Gröbers nach **Halle** (wo die thüringische Bahn einmündet), von da über Niemberg, Stumsdorf, Weißand nach **Cöthen**, wo links die Anhalt-Cöthen-Bernburgische, rechts die Berlin-Anhaltische Bahn einmündet, dann über Wulfen, überschreitet die Saale bei Grizehna unweit Kalbe und geht dann über Gnadau, Schönebeck, Westerhusen nach **Magdeburg**, wo sie mit der Magdeburg-Halberstadter und der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn einen gemeinschaftlichen Bahnhof hat.

2) Beschreibung der Bahn.

Mit Ausnahme einer **189** Ruthen langen Strecke (auf der Saalbrücke) hat die ganze Bahn ein **doppeltes Geleis**. Der **Oberbau** besteht aus 5 verschiedenen Systemen: 1) **31,256** Ruthen Vignoles-Schienen, pr. Fuß 18 Pfd. schwer; 2) **17,147** Ruthen Brückschienen, pr. Fuß 14 Pfd. schwer (diese Schienen sind bei Erbauung der Bahn für das erste Geleise angewandt und auf kieferne Langschwellen, verbunden durch eichene Querschwellen, aufgeschraubt worden); 3) **12,456** Ruthen und 4) **5266½** Ruthen Stuhlschienen von 2 verschiedenen Sorten, pr. Fuß 20—22 Pfd. schwer, sämmtlich auf eichenen oder kyanisirten kiefernen Querschwellen in **2½—3** Fuß Abstand. Dazu kommen noch 5) **303 R.**

Plattschienen, pr. Fuß $4\frac{1}{2}$ Pfd. schwer, innerhalb der Wagen- und längs der Güterschuppen.

Von Magdeburg bis Leipzig sind **$3183\frac{1}{2}$ Ruthen** horizontal, **$20{,}294\frac{1}{2}$ Ruthen** steigend, **8065 Ruthen** fallend. Das **Maximum der Steigung** beträgt **1** auf **300**, das Steigen im Ganzen **425 Fuß**, das **Fallen $234\frac{1}{6}$** Fuß, so daß der Endpunkt **$190\frac{5}{6}$** Fuß höher als der Anfangspunkt liegt. Der höchste Punkt befindet sich unweit der preußisch-sächsischen Grenze und liegt **257** Fuß über dem niedrigsten Punkte. Die geraden Bahnstrecken (24) betragen zusammen über **12** Meilen (größte darunter 3693 Ruthen), die in Curven liegenden fast **$3\frac{3}{4}$** Meilen.

Die Erdarbeiten betragen etwa **383,600 Schachtruthen.**

Die Kunstarbeiten bestehen in 43 Brücken, 53 Durchlässen und 5 Chausseeübergängen, zusammen mit **7409** Schachtruthen Mauerwerk. Das größte Bauwerk der Bahn ist die Brücke über die Saale, welche aus 29 Jochöffnungen von ca. **40** Fuß Spannweite besteht, 5 Wasserpfeiler und 25 Landpfeiler enthält und **1656** Fuß lang ist.

3) Geschichte.

Einladung zur Actienzeichnung am 6. Juni 1836; die Actienzeichnung erfolgte vom 11. bis 13. Aug. deff. J. Vorläufige Concession 9. Juli deff. J. Erste Generalversammlung 20. Octbr. 1836, constituirende 2. April 1837. Statut angenommen 6. Septbr. deff. J. Bestätigung desselben und Ertheilung der definitiven Concession am 13. Novbr. deff. J. Anschluß-Vertrag mit der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie 30. Decbr. deff. J. Genehmigung des Bauplans 24. Jan. 1838. Beginn des Baues unter Leitung des Ober-Ingenieurs **Grüson** am 17. April deff. J. Genehmigung der sächsischen Strecke am 8. Septbr. deff. J. Neuer Vertrag mit der Leipzig-Dresdener Gesellschaft, nach welchem die Magdeburger Gesellschaft den Bau der sächsischen Strecke gegen eine Entschädigungssumme von **298,193 Thlr.** übernahm, vom 15. Dec. deff. J. **Eröffnung** von Magdeburg bis **Schönebeck** am 29. Juni 1839, **bis** zur Saale am 9. Septbr. deff. J., **bis Cöthen** am 19. Juni 1840, **bis Halle** am 22. Juli deff. J., **bis Leipzig am** 18. August deff. J., für Gütertransport am 1. Nov. deff. J. Eröffnung des zweiten Geleises am 15. Mai 1843.

4) Anlagecapital.

1) **Actiencapital: 2,300,000 Thlr.** in Actien à **100 Thlr.**

2) **Prioritätsanleihen: 3,700,000 Thlr.**, näml.: a) **700,000 Thlr.** zu **4 Procent** Zinsen mit **1¼ Proc.** Tilgungsfonds (Beschluß vom 27. Febr. 1840 und Privilegium vom 28. März deff. J.); die Amortisation hat 1841 begonnen; b) **1,100,000 Thlr.** zu **4 Procent** mit **½ Procent** Tilgungsfonds (Beschluß vom 15. December 1841 und Privilegium vom 15. Januar 1842); mit Emission dieser zweiten Anleihe wurde der Tilgungsfonds der ersten auf ½ **Procent** herabgesetzt; c) **1,900,000 Thlr.** zu **4 Procent** mit ½ **Procent** Tilgungsfonds von 1854 an (Privilegium vom 5. Novbr. 1851).

Dies giebt zusammen als Anlagecapital **6,000,000 Thlr.** oder pr. Meile a) für die Strecke von Magdeburg bis zur sächsischen Grenze **413,800 Thlr.**; b) für die ganze Bahn von Magdeburg bis Leipzig (welche 6,298,193 Thlr. kostet) **393,600 Thlr.**

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bei den übrigen preußischen Privatbahnen. (S. Einleitung.)

6) Verfassung.

Die Gesellschaft hat ihr Domicil in **Magdeburg**. Die jährliche **Generalversammlung** findet der Regel nach im Mai statt; nur Besitzer von **5 oder mehr Actien** können an derselben Theil nehmen. In derselben haben die Eigenthümer

von	**5**	bis	**9**	Actien	1	Stimme,
„	**10**	„	**24**	„	2	Stimmen,
„	**25**	„	**49**	„	3	„
„	**50**	„	**99**	„	4	„
„	**100**	u. mehr		„	5	„

Der **Ausschuß** besteht aus 24 Actionairs (von denen 18 in Magdeburg wohnen müssen) und 12 Stellvertretern, das **Directorium** aus 6 Mitgliedern.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme	Gewinn
			für Pers.	für Güter	außerd.	zusammen			
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1840	353201	107669	......	......	.....	176397	......	......	......
1841	511564	570815	272161½	140340½	9170	421672	237256	184416	125310
1842	544782	891272	314529½	204687	4508	523724	253078	270646	205851
1843	620626	1494735	355487	303851	10202	669540	293564	375976	266050
1844	685953	1375421	373752	290679	15922½	680353	294014	386339	208219
1845	675619	1373353	368272	287011	19397	674680	305740	368940	255810
1846	746324	1715009	396312	338441	18124	752877	300280	452597	279293
1847	787209	2794936	412605	495357	30172	938134	392673	546461	370743
1848	725495	2294189	360850	401608	30754	793212	416717	376495	257016
1849	722502	2349709½	381367	455669	36928	873964	378050	495914	376341
1850	805792	2809635	413872	519958	36949	970779	412175	558604	426393
1851	824281	3797868	440384	662203	44598	1147185	476561	670624	429012½
1852	848898	5340342	457694	857806	66325	1381825	525014	856811	571959

In den oben aufgeführten Betriebskosten sind nicht inbegriffen die aus dem Reservefonds gedeckten außerordentl. Ausgaben, 1844: **64,084**, 1846: **54,680**, 1847: **43,979**, 1848: **29,990**, 1849: **40,196**, 1850: **43,228**, 1851: **103,197**, 1852: **101,113** Thlr., sowie der Antheil der Leipzig-Dresdener Compagnie. Letzterer betrug 1841: **20,815**, 1842: **26,677**, 1843: **34,952**, 1844: **33,190**, 1845: **32,403**, 1846: **37,830**, 1847: **49,997½**, 1848: **38,707**, 1849: **38,792**, 1850: **46,439**, 1851: **57,673**, 1852: **70,858** Thlr.

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrugen die Betriebskosten 1841: **56¾**, 1842: **48¾**, 1843: **44½**, 1844: **44¼**, 1845: **45⅓**, 1846: **46⅞**, 1847: **46⅖**, 1848: **52½**, 1849: **43¼**, 1850: **42½**, 1851: **41½**, 1852: **38** Procent.

8) Rentabilität.

Die Dividende wird jährlich (und zwar auf einmal) bezahlt. Sie betrug für 1840: **4**, für 1841: **5**, für 1842: **7**, ferner 1843: **10**, 1844: **9**, 1845: **10**, 1846: **11½**, 1847: **15**, 1848: **10**, 1849: **12½**, 1850: **15**, 1851: **16**, 1852: **20** Procent. Dies giebt im Durchschnitt der Jahre 1841 — 1852 jährlich **11¾** Procent.

9) Reservefonds.

Ueber den Reservefonds bestimmt das Statut nur, daß derselbe in seinem Gesammtbetrage ohne ausdrückliche Genehmigung des Staats nie mehr als **20** Procent des Anlagecapitals betragen soll. Die Einzahlungen in den Reservefonds betrugen 1841: **10,310**, 1842: **44,851**, 1843: **36,050**, 1844: **1219**, 1845: **25,810**, 1846: **14,793**, 1847: **25,743**, 1848: **27,016**, 1849: **40,841**, 1850: **81,393**, 1851: **61,012½**, 1852: **111,959** Thlr.

Am Schlusse des Jahres 1852 betrug der gesammelte Reservefonds **175,412** Thlr.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:

32 Locomotiven, alle mit 6 Rädern, 14 mit und 18 ohne Expansion (18 von Sharp Roberts & Comp., 12 von Borsig in Berlin, eine aus der Fabrik der Hamburg-Magdeburger Dampfschifffahrts-Compagnie und eine aus der Werkstatt der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn);

30 Tender;

107 Personenwagen;

402 Güter-, Gepäck- und Viehwagen.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 26.

36. Magdeburg-Halberstadt (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **15,490** preußische Ruthen oder gegen **$7\frac{7}{8}$** Meilen. Die Bahn besteht aus einer **5** Meilen langen Hauptbahn von **Magdeburg** über Dodendorf, Langen-Weddingen, Blumenberg, Hadmersleben nach **Groß-Oschersleben,** welche die Magdeburg-Leipziger mit der herzoglich braunschweigischen verbindet, und einer **$2\frac{3}{4}$** Meilen langen Zweigbahn von Oschersleben über Crottorf und Nienhagen nach **Halberstadt.** (Projectirt wird eine Verlängerung von Halberstadt bis Quedlinburg, $2\frac{1}{2}$ M., und von Quedlinburg bis Ballenstedt, $1\frac{3}{10}$ Meilen lang.)

2) Beschreibung der Bahn.

Die Hauptbahn von Magdeburg bis Oschersleben hat **doppeltes**, die Zweigbahn nach Halberstadt aber **einfaches** Geleise Von den vorhandenen **27,141** Ruthen Bahngeleise sind 1) **$15,963\frac{1}{2}$** Ruthen plattfüßige oder Vignoles-Schienen, pr. Fuß 18 Pfd. schwer, die auf **$7\frac{3}{4}$** Fuß langen, **9** Zoll breiten, **6** Zoll hohen Querschwellen ruhen; 2) **$10,123\frac{1}{2}$** Ruthen Stuhlschienen, pr. Fuß 20 Pfd. schwer, die auf **9** Fuß langen, **9—12** Zoll breiten, **6** Zoll hohen kiefernen, mit Kupfervitriol getränkten Querschwellen liegen.

Von Magdeburg bis Halberstadt sind **1080** Ruthen horizontal, **11,685** Ruthen steigend, **2725** Ruthen fallend; das Steigen beträgt **292**, das Fallen **84** Fuß, das Maximum der Steigung **1** auf **300.** Die Krümmungsverhältnisse anlangend sind **10,598** Ruthen gerade Bahnstrecken (längste 1551 und 1498 Ruthen), **4892** Ruthen liegen in Curven von **202—600** Ruthen Halbmesser.

Die Erdarbeiten und Brückenbauten auf der ganzen Bahn sind höchst unbedeutend; die gesammte zu bewegende Erdmasse betrug ca. **153,000** Schachtruthen; die bedeutendsten Brücken führen über die Bode und Holzemme.

3) Geschichte.

Vorläufige Concession 18. Juni 1840. Abschluß eines Staatsvertrags zwischen Preußen, Hannover und Braunschweig über die Herstellung einer Eisenbahn von Magdeburg über Groß-Oschersleben nach Braunschweig und Hannover am 10. April 1841. Erste (constituirende) Generalversammlung 13. Septbr. deff. J. Statut bestätigt 14. Jan. 1842. Beginn des Baues 21. März deff. J. Eröffnung der Bahn 15. Juli 1843. Den Betrieb besorgte in den ersten 5½ Jahren die Magdeburg-Leipziger, vom 1. Januar 1849 an die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft, welche letztere dafür **45** Procent der Brutto-Einnahme erhält. Die Generalversammlung am 31. Aug. 1853 beschloß auf Antrag der Direction **die Bahn von Halberstadt über Quedlinburg und Gernrode bis zur anhalt-bernburgischen Grenze, resp. Ballenstedt (4 Meilen) fortzusetzen**, wobei auf die Anlegung von Zweigbahnen bis Thale und Blankenburg Bedacht genommen und eine spätere Fortsetzung der Bahn bis Nordhausen u. s. w. ins Auge gefaßt werden soll.

4) Anlagecapital.

1) **Actiencapital: 1,700,000 Thlr.** in Actien zu **100 Thlr.** (durch unterlassene Einzahlungen bis auf 1,652,000 Thlr. vermindert).

2) **Anleihe: 700,000 Thlr. zu 4 Proc.** (wovon aber 54,000 Thlr. noch nicht emittirt sind), behufs der Anlegung des zweiten Geleises zwischen Magdeburg und Oschersleben u. s. w., genehmigt am 10. März 1851. (Die Amortisation mit ½ Procent beginnt 1854.) Das ganze Anlagecapital beträgt daher incl. der noch nicht emittirten Actien **2,400,000 Thlr.** oder pr. Meile **305,000 Thlr.** Die Verlängerung der Bahn bis Quedlinburg, resp. Ballenstedt würde eine Erhöhung des Anlagecapitals um **1,200,000 Thlr.**, resp. **1,700,000 Thlr.** erheischen. Nach dem Beschlusse der obenerwähnten Generalversammlung soll dieser Betrag durch eine Anleihe aufgebracht werden.

5) Verhältniß zum Staate.

Dasselbe wie bei der Mehrzahl der übrigen preußischen Privatbahnen. (S. Einleitung.)

6) Verfassung.

Die Stadt **Magdeburg** ist das Domicil der Gesellschaft und der Sitz ihrer Verwaltung, die **Generalversammlungen** aber werden (der Regel nach im Mai) in Groß-Oschersleben gehalten. An denselben können nur solche Actionairs Theil nehmen, die **5** oder **mehr** Actien besitzen, und zwar geben **5—9** Actien 1 Stimme, **10—24** Actien 2, **25—49** Actien 3, **50—99** Actien 4, **100—249** Actien 5, **250—499** Actien 10 Stimmen. Wer **500** oder mehr Actien besitzt, hat 20 Stimmen; den Stadtgemeinden Magdeburg, Halberstadt und Braunschweig aber stehen, so lange sie sich im Besitze von wenigstens **1000** Actien befinden, einer jeden 50 Stimmen zu. — Der **Ausschuß**, welcher die Gesellschaft außerdem vertritt, besteht aus 15 Mitgliedern. Die Generalversammlung wählt nämlich 18, die Städte Magdeburg, Halberstadt und Braunschweig 3 Mitglieder; diese 21 Mitglieder wählen aus jenen 18 das **Directorium**, bestehend aus 3 ordentlichen und 3 außerordentlichen Mitgliedern; die übrigbleibenden bilden den Ausschuß.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
		Centner	für Pers. Thlr.	für Güter Thlr.	außerd. Thlr.	zusammen Thlr.	Thlr.	Thlr.
1843	111894	22958	45834	9861	169	55865	41386	14479
1844	221350	399444	92141	41082	619	133841	87974	45867
1845	218876	555400	96263	49553	2124	147940	88837	59103
1846	249045	743753	108581	65037	2246	175846	85368	90478
1847	288938	1328677	122301	103849	3028	229178	114688	114490
1848	320234	1627186	128637	121455	1420	251511½	130661	120850
1849	362215	2097654	148847	161487	1392	311726	162906	148820
1850	349711	2329083	145008	173887	890	319786	166037	153749
1851	372977	3067753	164020	210187	1807	376014	174000	202014
1852	378775	3829628	168956½	246326	1266	416548*)	196602	219946*)

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1843: **74**, 1844: **66**, 1845: **60**, 1846: **48½**, 1847: **50**, 1848: **52**, 1849: **52¼**, 1850: fast **52**, 1851: **46¼**, 1852: **47⅕** **Procent.**

*) Dazu kommen an Zinsen noch 6309 Thlr., wodurch sich die Einnahme auf 422,858 und der Ueberschuß auf 226,256 Thlr. steigert.

8) Rentabilität.

Die jährlich vertheilten Dividenden betrugen für 1844: **3**, für 1845: **3½**, 1846: **5¼**, 1847: **7**, 1848: **7**, 1849: **8**, 1850: **8**, 1851: **9**, 1852: **9½** Procent. Dies giebt jährlich im Durchschnitt **6⅔** Procent.

9) Reservefonds.

Jährlich wird **1** (in keinem Falle mehr als 2) Procent des gesammten Anlagecapitals dem Reservefonds zugewiesen, der im Ganzen nicht über **20** Procent des ersteren betragen soll. Ende 1851 betrug der Reservefonds erst **78,035½** Thlr. Für das Jahr 1852 wurde derselbe um **40,000** Thlr. verstärkt, durch Ausgaben aber um **56,523** Thlr. vermindert und betrug demnach Anfang des Jahres 1853 **61,512** Thlr.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:

16 Locomotiven (wovon 9 von Borsig, 2 von Stephenson, 2 von Sharp Roberts, 3 aus der Fabrik der Hamburg-Magdeburger Dampfschifffahrts-Compagnie in Buckau; sämmtlich mit 6 Rädern, nur 2 ohne Expansion);
28 Personenwagen;
199 andere Wagen (73 Güterwagen, 60 Holzwagen, 53 Kohlenwagen, 8 Pferde- und Viehwagen, 5 Lowries).

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 27.

37. Magdeburg-Wittenberge (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **14⅖** Meilen. Die Bahn geht von **Magdeburg** — wo sie durch die Festungswerke geht und mit der Magdeburg-Leipziger Bahn in Verbindung steht — am linken Elbufer über Wolmirstädt, Rogätz, Mahlwinkel, Väthen, Demker, Stendal, Arneburg, Goldbeck, Osterburg, Seehausen mittelst einer Brücke über die Elbe nach **Wittenberge** und mündet hier in die Berlin-Hamburger Eisenbahn. Die Entfernung der Hauptstationen von Magdeburg ist: Wolmirstädt **2**, Stendal **8⅕**, Osterburg **11½**, Seehausen **13⅕** Meilen. — Beabsichtigt wird die Anlegung einer Zweigbahn von Seehausen über Arendsee und Salzwedel nach **Uelzen** (12 Meilen worunter 5 Meilen in Hannover) zum Anschlusse an die hannoverschen Staatsbahnen *).

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur einfaches Geleise. Die Schienen sind zum größten Theile hochkantige Stuhlschienen, pr. Fuß 20 Pfd. schwer; die Schienenstühle wiegen 18—22½ Pfd. Nur **3136** Ruthen haben breitbasige Schienen, pr. Fuß 23 Pfd. schwer. — Auf dem größten Theile der Bahn liegen kieferne Querschwellen, die kyanisirt, d. h. mit Kupfervitriol getränkt sind, nur auf **8533** Ruthen oder **4¼** Meilen liegen eichene Querschwellen.

Horizontal sind **6805** Ruthen, steigend von Magdeburg aus **7105**, fallend **14,490** Ruthen, und zwar beträgt die Steigung **164⅚**, das Fallen **256⅓** Ruthen. Steigungsmaximum **1** auf **204** (nur 440 R.). In geraden Linien liegen **23,386**, in Curven **5022** Ruthen; die längste von jenen beträgt **6130** Ruthen. Im ersten Anfange der Bahn kommt 2 Mal der Halbmesser **50** Ruthen, 2 Mal **100** R. vor.

Das größte vorkommende Bauwerk ist die Elbbrücke bei Wittenberge. Dieselbe besteht aus 4 Theilen: 1) der Brücke über die taube

*) Zur Beschlußfassung über diese von der Direction beantragte Ausdehnung des Unternehmens ist auf den 24. April 1854 eine außerordentliche Generalversammlung ausgeschrieben.

Elbe mit 5 von Stein gewölbten Oeffnungen à **60** Fuß, zusammen **485** Fuß lang; 2) einer eisernen Drehbrücke, 2 Oeffnungen à **40** Fuß, zusammen **108** Fuß lang; 3) der Strombrücke, massive Pfeiler mit Holzoberbau, 3 Oeffnungen à **127** Fuß und 11 Oeffnungen à **171** Fuß; 4) einer Fluthbrücke, 12 von Stein gewölbte Oeffnungen à **60** Fuß, zusammen **949** Fuß lang. Die ganze Brücke enthält 35 Pfeiler, 33 Oeffnungen mit **3362** Fuß Lichtweite und **3985** Fuß Totallänge. Mit dem Damm zwischen der ersten und zweiten Abtheilung — welcher **25—28** Fuß hoch, **40** Fuß breit, **120** Ruthen lang ist — ist die Brücke **5065** Fuß lang. Breite der Fahrbahn **13¼** Fuß, Breite der Fußwege **4½** Fuß. Die Kosten der Brücke betragen **1,609,053** Thlr.

3) Geschichte.

Genehmigung des Baues durch die Cabinetsordre vom 6. Juli 1845. Subscription in Magdeburg am 29. Aug., erste Generalversammlung am 22. Octbr. deff. J. Statut bestätigt 31. Januar 1847. Die außerordentliche Generalversammlung am 14. August 1848 beschließt die Auflösung der Gesellschaft und die Abtretung der Bahn an den Staat, doch geht derselbe auf die gestellten Bedingungen nicht ein. Der von dem Ober-Ingenieur Heß geleitete Bau wurde so gefördert, daß (nach einer Probefahrt über die ganze Bahn am 9. Juni 1849) der weitaus größte Theil der Bahn, von Magdeburg bis Seehausen, am 7. Juli, die ganze Bahn excl. Elbbrücke für Personen am 3. Aug., für Güter am 22. Aug. 1849 eröffnet werden konnte. Am 15. Juni 1851 wurde die Verbindungsbahn zwischen dem Magdeburger Stationsgebäude am neuen Fischerufer und dem Magdeburg-Leipziger Bahnhofe für den Pferdebetrieb eröffnet; dieselbe soll später mit Locomotiven befahren werden. Am 1. Novbr. 1851 wurde auch die Elbbrücke selbst für den Verkehr eröffnet, was hinsichtlich der Passage für gewöhnliches Fuhrwerk und Fußgänger erst im Jahre 1852 der Fall war.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **4½** Mill. Thlr. in Actien à **200** Thlr. (Doch sind bis Ende 1852 nur 4,267,240 Thlr. eingezahlt und 18,395 Stück Actien ausgegeben worden, da die Inhaber der übrigen Quittungsbogen nur 60 Procent oder noch weniger eingezahlt haben und daher prä-

cludirt worden sind. Ein über diese Angelegenheit erhobener Rechtsstreit ist noch nicht völlig erledigt.)

2) **Prioritätsanleihe: 2 Millionen Thlr.** zu **5 Procent** nach dem Privilegium vom 4. März 1850 mit Amortisation von ½ **Procent.** Von Anfang 1854 an ist der Zinsfuß auf **4½ Procent** herabgesetzt. Diejenigen Prioritätsactien-Inhaber, welche sich diese Aenderung nicht gefallen lassen wollen, haben am 1. Juli 1853 den baaren Betrag ihrer Obligationen erhalten.

Das gesammte Anlagecapital ist noch nicht definitiv festgestellt, aber anzunehmen zu **5,650,000 Thlr.** oder pr. Meile **392,000 Thlr.** ca.

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bei den übrigen preußischen Privatbahnen. (S. Einleitung.)

6) Verfassung.

An der Spitze der Gesellschaft steht eine **Direction** von 3 Mitgliedern (mit Einschluß des Syndicus), die ihren Sitz (wie die Gesellschaft selbst ihr Domicil) in **Magdeburg** hat. Der **Ausschuß** hat 18 Mitglieder. In den **Generalversammlungen** geben **3—9** Actien 1 Stimme, **10—19** Actien 2 Stimmen, und so fort je **10** weitere Actien eine Stimme mehr, doch kann Niemand mehr als 10 Stimmen vereinigen.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
			für Pers.	für Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1849 *)	......	....	45541½	37026	4270	86837	74569	12268
1850**)	215294	825352	127334	121327	9086	257747	215749	41998
1851	127951	890924	101805	114675	8652	225132½	153229	71904
1852	140868	1224592	118819	137694	12612½	269125	153734	115391
1853	130983	1300918	106993	139195	10483	256671	......	......

Nach Procenten der Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1849—50: **83⅘**, 1851: **68**, 1852: **57⅕ Procent.**

*) Vom 5. August bis 31. December.
**) Vom 5. August 1849 bis Ende 1850.

8) Rentabilität.

Bis zum Jahre 1851 incl. wurden die Stammactien mit **4** Procent aus dem Baufonds verzinst, die Verzinsung für 1851 ist jedoch nicht baar, sondern durch Ausgabe von Stammactien zum Paricurse erfolgt. Für 1852 konnte keine Dividende vertheilt werden.

9) Reservefonds.

Die Ansammlung des Reservefonds ist erst im Jahre 1853 durch Ueberweisung des Ueberschusses für 1852 im Betrage von **5391 Thlr.** begonnen worden. Nach den Statuten soll der Reservefonds jährlich um wenigstens $\frac{1}{2}$ Procent, höchstens **2** Procent des Anlagecapitals verstärkt werden, jedoch nicht über **20** Procent desselben hinaus wachsen.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:

15 Locomotiven (sämmtlich mit 6 Rädern, nämlich 10 von Borsig in Berlin, 5 aus der Maschinenbauanstalt der Magdeburg-Hamburger Dampfschifffahrts-Compagnie);
13 Tender;
32 Personenwagen mit 1684 Plätzen;
136 andere Wagen für 15,040 Centner Belastung.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 28.

38. Main-Neckar-Bahn (Staatsbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn geht von **Frankfurt** am Main über Langen, Darmstadt, Eberstadt, Zwingenberg, Bensheim, Heppenheim, Hemsbach, Weinheim, Ladenburg, Friedrichsfeld nach **Heidelberg.** Sie hat zwei Zweigbahnen: von Frankfurt, resp. Sachsenhausen nach Offenbach und von Friedrichsfeld nach **Mannheim** (letztere auf dem Bahndamme der badischen Staatsbahn). Ohne diese Zweigbahnen ist die Bahn **11$\frac{5}{6}$** Meilen lang, wovon **8$\frac{1}{4}$** Meilen auf das Großherzogthum Hessen, **2$\frac{4}{5}$** Meilen auf Baden, $\frac{4}{5}$ Meilen auf Frankfurt a. M. kommen. Die Zweigbahn nach Offenbach ist über **1** Meile, die nach Mannheim **1$\frac{3}{10}$** Meilen lang.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur ein Geleise, doch ist der Bahndamm für zwei Geleise eingerichtet und **30** hess. Fuß breit, wovon **9** Fuß auf jedes der beiden Geleise und **6** Fuß auf deren Entfernung von einander kommen. Die Schienen liegen unmittelbar auf Querschwellen von Eichenholz, welche **9** Fuß lang, **8** Zoll breit, **6** Zoll hoch sind. Die Schienen sind breitbasige Vignolesschienen und wiegen pr. Fuß 17$\frac{1}{2}$ Pfd.

Das Maximum der Steigung ist **1** auf **333.** Von Frankfurt aus sind **15** Procent der ganzen Bahnlänge horizontal, **49** Proc. steigend, **36** Procent fallend; die Steigung beträgt zusammen **285**, der Fall **243** hess. Fuß.

Von der Mainbrücke bis Darmstadt, von da bis Zwingenberg, von da bis Weinheim, von da bis Friedrichsfeld und von da bis Heidelberg beschreibt die Bahn sehr nahe gerade Linien, welche in der Nähe der Stationen durch Curven von **400—600** Klaftern Halbmesser verbunden sind.

Die für Auf- und Abtrag erforderlichen Erdmassen betrugen **94,803** Cubikklaftern, die tiefsten Einschnitte sind **36** und **50** F. tief.

Die bedeutendsten **Brücken** sind die über den Main bei Frankfurt und über den Neckar bei Ladenburg, beide von Stein. Die erstere besteht aus 9 Bogen, deren jeder eine lichte Weite von **68** hess. Fuß hat; die letztere aus 7 Bogen mit einer lichten Weite von **108** Fuß. Der Fluthraum beträgt bei jener (incl. eines Durchlasses mit einer Drehbrücke auf der rechten Mainseite) **646** Fuß, bei dieser **756** Fuß. Die Neckarbrücke ist mit Einschluß der Widerlager **1000** Fuß lang und **32** Fuß breit.

3) Geschichte.

Am 10. Januar 1838 schlossen Baden, Hessen-Darmstadt und Frankfurt einen Vertrag wegen Regulirung einer Eisenbahnverbindung zwischen Neckar und Main, nach welchem die hessische Regierung es übernahm, eine Actiengesellschaft für diesen Zweck zu bilden und zu concessioniren. Es fand sich jedoch keine Gesellschaft, um den Bau in der festgesetzten Zeit (4 Jahre) zu vollenden.

Am 16. Juli 1842 wurde im Großherzogthum Hessen ein Gesetz erlassen, nach welchem die Haupteisenbahnlinien auf Staatskosten gebaut werden sollten. Am 25. Februar 1843 schlossen die obengenannten Regierungen einen neuen Vertrag, nach welchem sie sich verpflichteten, eine Eisenbahn von Frankfurt über Darmstadt, Weinheim und Ladenburg auf Staatskosten zu bauen und den Betrieb derselben auf gemeinschaftliche Rechnung durch eine gemeinschaftliche Direction in Darmstadt verwalten zu lassen. Der Bau sollte binnen 3 Jahren vollendet werden.

Ueber den Bau einer Zweigbahn von Offenbach nach Sachsenhausen (Vorstadt von Frankfurt) schlossen Hessen-Darmstadt und Frankfurt am 12. Decbr. 1842 einen besondern Vertrag.

Schon im Jahre 1843 wurde die Hauptbahn, 1844 die gedachte Zweigbahn in Angriff genommen. Die Eröffnung erfolgte in folgenden Abtheilungen:

am 22. Juni 1846 von Langen über Darmstadt bis Heppenheim;
„ 16. Juli „ „ Sachsenhausen bis Langen;
„ 1. Aug. „ „ Heppenheim bis Heidelberg;
„ 9. März 1848 von Sachsenhausen bis Offenbach;
„ 15. November 1848 von Frankfurt am Main bis Sachsenhausen.

4) Anlagecapital.

Dasselbe betrug bis Ende 1851 **10,723,022 Fl. rhein.** oder **6,127,441 Thlr.** (pr. Meile ca. **518,000 Thlr.**). Davon kommen
auf Frankfurt: **4,483,643 Fl.**,
" Hessen: **4,396,714 Fl.**,
" Baden: **1,842,665 Fl.**

5) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Ausgaben	Reine Einnahme
			für Pers.	f. Güter	außerd.	zusammen		
		Centner	Fl. rh.	Fl. rh.	Fl. rh.	Fl. rh.	Fl. rh.	Fl. rh.
1846 1. Aug. bis 31. Decbr.	289439	......	159318	22085	.....	181403 *)	103808	77595
1847	772258	......	......	......	.....	485887½**)	......	......
1848	806626	......	......	......	.....	536237 **)	......	......
1849	678795	332574	332509	200507	9163	533016	286161	256018
1850	810628	420273	416399	195118½	16112	627629	297567	330062
1851	807877	487244	429986	206652	10138	646776	284000	362776

Im Jahre 1846 betrugen die Ausgaben **65⅚**, 1849: **52¾**, 1850: **47⅖**, 1851: **43 9/10** Procent der Einnahme.

Das Anlagecapital verzinste sich 1849 mit **2 7/10**, 1850 mit **3 1/10**, 1851 mit **3⅜** Procent. Dieser Zinsfuß erhöht sich etwas, wenn man die von der Post noch zu entrichtenden Transporttaxen und die vom Großherzogthum Baden für den auf der badischen Friedrichsfeld-Mannheimer Bahn geleisteten Fahrdienst zu entrichtende Vergütung, worüber noch Verhandlungen schweben, zusammen etwa **25,000 Fl.** betragend, zu den Einnahmen hinzurechnet.

Auf der letztgedachten Zweigbahn betrugen Frequenz und Einnahme:

1847: 119,599 Personen, 63,731 Ctr. **22,663 Fl. rhein.**,
1848: 119,637 " 138,326 " **25,365½** " "

---

*) Vom 22. Juni bis 31. Juli wurden 14,542 Fl. eingenommen.
**) Nur vom Betrieb, ohne die sonstigen Einnahmen.

1849:	95,591	Personen,	147,797	Ctr.,	**22,018**	Fl.	rhein.,	
1850:	120,064	„	186,850	„	**28,072**	„	„	
1851:	123,041	„	205,874	„	**31,280**	„	„	

6) Betriebsmaterial.

Ende 1851 waren vorhanden:

18 Locomotiven nebst Tendern (worunter 12 von Keßler in Carlsruhe, 6 von Sharp & Comp. in Manchester);
103 Personenwagen mit 4725 Plätzen;
26 Gepäckwagen;
122 Güterwagen für 10470 Centner.

---

39. Main-Weserbahn (Staatsbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **27** Meilen, wovon etwa **18⅙** Meilen in Kurhessen, **8** Meilen im Großherzogthum Hessen und ⅚ Meilen im Gebiete der Stadt Frankfurt. Die Bahn geht von **Cassel** über (Wilhelmshöhe oder) Wahlershausen, Guntershausen (wo die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn einmündet, mit welcher diese Strecke gemeinschaftlich benutzt wird), Gensungen, Wabern, Borken, Zimmersrode, Treysa, Neustadt, Kirchhain, Marburg, Frohnhausen, Lollar, Gießen, Langgöns, Butzbach, Nauheim, Schwalheim, Friedberg, Nieder-Wöllstadt, Großkarben, Dortelweil, Vilbel, Bonames, Bockenheim nach **Frankfurt** a. M. Die Hauptbahnhöfe befinden sich in Cassel, Gießen und Frankfurt.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat mit Ausnahme der 1⅚ Meilen langen Strecke von Cassel bis Guntershausen nur einfaches Geleise, doch ist der Oberbau

auf Doppelbahn berechnet. Die Schienen wiegen größtentheils $20\frac{1}{4}$ Pfd. pr. Fuß und liegen auf Querschwellen von Eichenholz.

Die horizontalen Strecken betragen zusammen $5\frac{2}{3}$ Meilen; das Steigen beträgt auf $8\frac{1}{3}$ Meilen zusammen $890\frac{3}{4}$, das Fallen auf den übrigen 13 Meilen zusammen $1158\frac{1}{3}$ Fuß. Die größte Steigung ist 1 auf 100.

Die geraden Strecken betragen zusammen 17 Meilen, der kleinste Krümmungshalbmesser 800 preuß. Fuß.

Die größten Bauwerke sind: die Brücke bei Guntershausen, ein Viaduct bei Friedberg, drei Einschnitte zwischen Lollar und Butzbach.

3) Geschichte.

Der Staatsvertrag zwischen beiden Hessen und Frankfurt über den Bau der Main-Weser-Bahn wurde am 6. Febr. 1845 zu Cassel abgeschlossen; nach demselben sollte die Bahn binnen 5 Jahren nach erfolgter Ratification vollendet sein. Am 6. August 1846 begannen die Erdarbeiten bei Butzbach; die Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken erfolgte in nachstehenden Abschnitten:

am 19. Decbr. 1849 von Cassel bis Wabern,
„ 10. März 1850 von Frankfurt a. M. bis Friedberg,
„ 3. April „ „ Wabern bis Marburg,
„ 25. Juli „ „ Marburg bis Lollar,
„ 25. Aug. „ „ Lollar bis Gießen,
„ 1. Dec. „ „ Friedberg bis Butzbach,
„ 1. Mai 1851 von Butzbach bis Langgöns,
„ 15. Mai 1852 von Gießen bis Langgöns.

Erst seit dem letztgedachten Tage ist also die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung im Betriebe.

4) Anlagecapital.

Bis Ende 1851 betrugen die Kosten 16,248,000 Thlr. oder pr. Meile ca. 601,800 Thlr., wiewohl damals die Bahn noch nicht ganz vollendet war. Sie gehört demnach zu den theuersten Bahnen in Deutschland.

5) Frequenz und Einnahme.

Ueber das Jahr 1850 ist nichts bekannt gemacht. — Im Jahre 1851 wurden befördert: 704,175 Personen (excl. 11,191 Militairs) und 840,016 Ctr. Güter. Die Einnahme betrug für Personen **290,355** Thlr., für Gepäck, Equipagen und Pferde **45,242**, für Güter und Vieh **88,770**, für Militairtransporte **6711**, außerdem **25,739**, zusammen **456,818** Thlr. Die Ausgabe betrug **310,627** Thlr. oder **68** Procent der Brutto-Einnahme, die Rein-Einnahme **146,190** Thlr. oder fast **1⅕** Procent des Anlagecapitals. — Im Jahre 1852 wurden befördert: 742,000 Personen und 1,462,000 Ctr. Güter. Brutto-Einnahme **1,210,908** Fl. Die Rein-Einnahme betrug fast **2¾** Procent des Baucapitals.

6) Betriebsmaterial.

Ende 1851 waren vorhanden:

- 29 Locomotiven, sämmtlich mit Expansion und mit 6 Rädern, worunter 20 von Keßler in Carlsruhe und 9 von Henschel und Sohn in Cassel;
- 21 Tender;
- 83 Personenwagen mit 4127 Plätzen;
- 18 Gepäckwagen;
- 33 Viehwagen;
- 165 Güterwagen für 14,250 Ctr.

---

40. Mainz-Ludwigshafen (Hessische Ludwigsbahn; Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Die ganze Bahn von Mainz bis Ludwigshafen ist **9** Meilen lang, von denen jedoch nur die auf großherzoglich hessischem Gebiet liegenden

$6\frac{2}{3}$ Meilen hier in Betracht kommen, da die bayerische Strecke von der Gesellschaft der pfälzischen Ludwigsbahn gebaut ist. Die Stationen der hessischen Strecke sind: **Mainz,** Laubenheim, Bodenheim, Nackenheim, Nierstein, Oppenheim, Guntersblum, Alsheim, Mettenheim, Osthofen, **Worms.**

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn beginnt in dem großen Raume des sogenannten Josephinen-Hospitals am Neuthore zu Mainz, durchschneidet die Festungswerke daselbst und zieht sich dann auf einem $\frac{1}{2}$ Stunde langen, **18** bis **20** Fuß hohen Damme hart am Rheinufer hin. Erst von Oppenheim aus verläßt sie das Ufer des Rheins, um sich von Guntersblum aus dem Gebirge zu nähern und so die bedeutenden Orte Alsheim, Mettenheim, Osthofen, Herrnsheim aufzunehmen. Ueber die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse ist zur Zeit noch nichts Genaueres bekannt geworden. Die meisten und kostspieligsten **Kunstarbeiten** kommen zwischen Mainz und Oppenheim vor, worunter ein **Tunnel** durch den Rothenberg bei Nackenheim und ein großer **Viaduct** bei Nierstein.

Für den **Oberbau** ist das System der breitbasigen oder Vignoles-Schienen angenommen, welche auf eichenen Querschwellen ruhen und an den Stoßenden auf Unterlageplatten mit starken Schraubenbolzen verbunden werden.

3) Geschichte.

Präliminarverhandlungen im Mai 1844. Subscription 10. bis 17. Juni deff. J. In Folge einer Bevorwortung der zweiten Ständekammer am 17. Febr. 1845 wurde die vorläufige Concession für Hessen-Darmstadt Ende März deff. J., die definitive Concession am 15. August 1845 ertheilt, worauf am 8. und 9. Oct. deff. J. die erste Generalversammlung in Mainz stattfand. Genehmigung der Statuten am 25. März 1846. Beginn des Baues am 7. Juni 1847. Der hemmende Einfluß der Jahre 1848 und 1849 machte es unmöglich, den Bau innerhalb der in der Concession bestimmten fünfjährigen Frist — bis zum 15. August 1850 — zu vollenden; indeß ist diese Frist durch Rescript vom 19. Febr.

deß. J. auf weitere drei Jahre — bis zum 15. August 1853 — verlängert worden.

Die Strecke von Mainz bis Oppenheim (2½ Meilen) wurde am 23. März 1853 eröffnet; die Strecke von Oppenheim bis Guntersblum (1 Meile) am 10. Juli, die von Guntersblum bis Osthofen am 7. Aug., die von Osthofen bis Worms am 25. August desselben Jahres. Am 22. October wurde das Geleise zwischen Worms und der bayerischen Grenze geschlossen und am 15. Novbr. deß. J. die ganze Bahn dem Verkehr eröffnet.

4) Anlagekosten.

In den Statuten ist das Gesellschaftscapital auf **5,000,000** Fl. in **20,000** Actien à **250** Fl. festgesetzt. Da jedoch nach und nach viele Actionairs mit ihren Einzahlungen im Rückstande blieben, so daß sich der Betrag der gültigen Actien auf **2,675,250** Fl. vermindert hat, auch die revidirten Voranschläge einen erheblich kleinern Bauaufwand in Aussicht stellten, so wurde später (jedoch ohne ausdrückliche Abänderung der Statuten) das Baucapital zu höchstens **4 Mill.** Gulden angenommen. In Gemäßheit eines im Jahre 1852 mit der großherzogl. hessischen Staatsregierung auf Grund der Beschlüsse beider hessischen Kammern abgeschlossenen Vertrags **betheiligt** sich der **Staat** am Actiencapital mit **1,200,000** Fl. und erhält für diese Summe bis zum 31. Decbr. 1862 erst dann einen Antheil vom Reinertrage der Bahn, wenn nach Berichtigung von **4 Procent** Zinsen auf das Privat-Actiencapital von **2,675,250** Fl. ein weiterer Reinertrag übrig bleibt, mit dem Vorbehalte, die etwaigen Ausfälle aus dem höheren Reinertrage der folgenden Jahre zu decken. Demnach ist das **Anlagecapital** gegenwärtig nicht höher als zu **3,875,250** Fl. anzunehmen, was pr. Meile **581,287** Fl. oder **332,164** Thlr. giebt.

Bis 15. Mai 1852 betrug die Einnahme **2,185,963** Fl., die Gesammtausgabe **1,861,396** Fl.

5) Verhältniß zum Staate.

Nach der Concessions-Urkunde ist die Dauer der **Concession** auf 99 Jahre festgesetzt; nach Ablauf derselben wird in dem Falle, daß der

Staat die Bahn übernimmt, der Werth der Bahn und des Betriebsmaterials durch Taxation bestimmt. Hält die Staatsregierung es jedoch schon früher für angemessen, die Bahn zu einer Staatsbahn zu erklären und auf Staatskosten verwalten zu lassen, so kann dies nach Ablauf von 25 Jahren gegen Erstattung der Anlagekosten geschehen. Briefe und Postpackereien sind in einem von der Post gestellten Wagen unentgeltlich mitzunehmen. Einer besondern Besteuerung soll die Gesellschaft hinsichtlich ihres Eigenthums und Geschäftsbetriebs nicht unterworfen werden.

6) Verfassung.

Sitz, Verwaltung und Domicil der Gesellschaft befinden sich in **Mainz**. An ihrer Spitze steht ein **Verwaltungsrath** von 7 Mitgliedern und 7 Ersatzmännern, die auf 3 Jahre gewählt werden. Für den Betrieb wird von demselben ein **Director** gewählt. Den Berathungen des Verwaltungsrathes wohnt ein Commissar der Staatsregierung bei. Die ordentlichen **Generalversammlungen** der Actionairs finden während des Baues (vom Jahre 1847 an) im Mai, nach vollendetem Bau im April jedes Jahres statt. In denselben repräsentirt der Staat vom Jahre 1853 an jedesmal ein Dritttheil der abstimmenden Actionairs. Nur Actionairs, welche **8 oder mehr Actien** besitzen, sind stimmfähig und berechtigt, in den Generalversammlungen zu erscheinen; **8 Actien** geben immer eine Stimme, aber mehr als 10 Stimmen kann kein Actionair in sich vereinigen.

7) Reservefonds.

Der nach Eröffnung der ganzen Bahn zu bildende Reservefonds soll nur dann bedacht werden, wenn auf jede Actie eine Dividende von mindestens **4 Procent** vertheilt werden kann. Bis zum Jahre 1862 soll erst dann aus den jeweiligen Reineinkünften der Bahn eine Tantième zum Reservefonds geschlagen werden, wenn der Staat sowohl für das betreffende Jahr, als für die Vergangenheit auf den Betrag seiner Actien eine Dividende von **4 Procent** erhalten hat. Wenn der Reservefonds den Betrag von **500,000 Fl.** erreicht hat, soll die Generalversammlung bestimmen, ob derselbe noch weiter vermehrt werden soll.

8) Betriebsmaterial.

6 Locomotiven (von Keßler in Eßlingen);
11 Personenwagen I. und II. Classe;
19 „ III. Classe;
36 andere Wagen.

9) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 29.

---

41. Mecklenburgische Eisenbahn (Privatbahn).

---

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: 38,726 preuß. Ruthen oder $19\frac{2}{3}$ Meilen. Die Bahn zweigt sich von der Berlin-Hamburger bei **Hagenow** ab, geht über Alt-Zachun nach Schwerin, dann am westlichen Ufer des Schweriner Sees bis Kleinen. Hier geht eine Zweigbahn in nördlicher Richtung nach **Wismar** ab; die Hauptbahn geht in östlicher, später nordöstlicher und nördlicher Richtung über Blankenberg bei Warin, Warnow, Bützow (wo eine zweite Zweigbahn rechts oder östlich nach **Güstrow** abgeht) und Schwaan nach **Rostock**. Die Zweigbahn nach Wismar ist $2\frac{1}{10}$ Meilen, die nach Güstrow $1\frac{7}{10}$ Meilen lang; auf die Hauptbahn kommen $15\frac{1}{2}$ Meilen, und zwar sind Schwerin $3\frac{4}{5}$, Kleinen $5\frac{9}{10}$, Blankenberg $8\frac{1}{5}$, Bützow $11\frac{3}{10}$, Schwaan $13\frac{1}{5}$, Rostock $15\frac{1}{2}$ Meilen von Hagenow entfernt. Außer den genannten 9 Hauptstationen befinden sich Anhaltepunkte bei Alt-Zachun, Warnow und Ventschow.

2) Beschreibung der Bahn.

Die ganze Bahn ist einspurig, doch hat die Bahnkrone zwischen Hagenow und Schwerin die für Doppelgeleis nöthige Breite von

26 Fuß; weiterhin ist sie nur **14—16** Fuß breit. Der Oberbau besteht zwischen Schwerin und Hagenow in breitbasigen Schienen, pr. Fuß 21 Pfd. schwer, die mit Hakennägeln auf eichenen Querschwellen befestigt sind. Die übrigen Strecken haben Stuhlschienen, pr. Fuß 19 Pfd. schwer, die auf Querschwellen von kyanisirtem Tannenholz liegen.

Die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse sind günstig: das Maximum der Steigung beträgt **1** auf **200**. Horizontal sind **8702**, steigend **8130**, fallend **13,689** Ruthen; das Steigen beträgt im Ganzen **320**, das Fallen **376** Fuß. Desto ungünstiger ist die Beschaffenheit des an vielen Stellen aus Moorgrund bestehenden Bodens. Auf der ganzen Bahn kommen 52 Brücken (die bedeutendste über die Warnow), 8 Ueber- und 13 Unterbrückungen, 40 Doppeldurchlässe, 83 Durchlässe und 116 Seitendurchlässe vor. Die Höhe der Dämme und Tiefe der Einschnitte steigt an mehreren Stellen auf **30** Fuß.

3) Geschichte.

Im Jahre 1844 vereinigten sich Regierung und Stände über den Bau einer Eisenbahn von Schwerin nach Hagenow auf Staatskosten. Später bildeten sich aber zwei Gesellschaften für den Bau einer Schwerin-Rostocker und einer Schwerin-Wismarer Bahn; jene wurde am 8. März 1845 concessionirt und erhielt auch die Strecke von Hagenow bis Schwerin. Das Capital der erstern betrug **2,200,000**, das der letztern **1,200,000** Thlr. Hierzu kam noch eine dritte Gesellschaft für den Bau einer Güstrow-Bützower Eisenbahn, concessionirt am 3. April 1845. Die Statuten der beiden ersteren wurden am 14. Juli 1845, die der letztern am 6. Decbr. dess. J. bestätigt. Alle drei vereinigten sich unter den vom Staat gestellten Bedingungen (vom 20. Jan. 1846) am 24. Febr. dess. J. zu einer einzigen Gesellschaft, deren Statut bestätigt und denen Concession ertheilt ward am 10. März dess. J. Beginn des Baues unter Leitung des Ober-Ingenieurs Arndt im Juni 1846. Wegen finanzieller Bedrängniß wurde der Bau 1848—49 $1\frac{1}{2}$ Jahr lang unterbrochen. — Eröffnet wurde die Bahn in folgenden Abschnitten: 1) Hagenow-Schwerin am 1. Mai. 1847; 2) Schwerin-Wismar 12. Juli 1848; 3) Kleinen-Rostock und Bützow-Güstrow am 13. Mai 1850.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **4,350,000 Thlr.** in Actien zu **200 Thlr.**

2) Anleihen: **1,948,000 Thlr.**, nämlich: a) **1,600,000 Thlr.** zu **4½ Procent** mit ½ Procent Amortisation nach Beschluß der Generalversammlung am 27. Septbr. 1847 (900,000 Thlr. Lit. A. haben Hamburger Häuser übernommen; von den übrigen 700,000 Thlr. Lit. B. waren Ende 1852 erst 456,100 Thlr. emittirt); b) **348,000 Thlr.** in Prioritätsactien zu **4 Procent** sind den Actionairs für rückständige Actienzinsen der Jahre 1848 – 49 zugetheilt worden.

Das gesammte Anlagecapital beträgt somit **6,298,000 Thlr.** oder pr. Meile **320,000 Thlr.** Ende 1852 waren auf die Bahn verwandt **6,197,753 Thlr.**, noch disponibel vom Baufonds **243,900 Thlr.**

5) Verhältniß zum Staate.

Die Regierung hat sich den Rückkauf der Bahn nach Verlauf von 30 Jahren vom Tage der Eröffnung an gegen Bezahlung des 25fachen Betrags des Durchschnittsertrags der letzten 5 Jahre vorbehalten.

6) Verfassung.

Die **Direction** hat ihren Sitz in Schwerin. Der Ausschuß besteht aus 16 Mitgliedern. Die ordentlichen Generalversammlungen finden jährlich vor Ende des Monats Mai statt.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter Centner	Einnahme für Pers. Thlr.	Einnahme für Güter Thlr.	Einnahme außerdem Thlr.	Einnahme zusammen Thlr.	Betriebs-Ausgabe Thlr.	Reine Einnahme Thlr.
1847	......	......	......	.....	.....	34644	19170	15474
1848	96630	170260	40732	20276	818	61826	39824	22002
1849	126418	260401½	61913	32013	3554	97481	59503	37978
1850	192587	486732½	125066	54286	3601	182953	123240	59713
1851	239527	899022	158987	84718	10835	254540	148684	105856
1852	266588	1087658	171777	98443	2461	272690	151847	120843

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrugen die Ausgaben 1847: $55\frac{1}{3}$, 1848: $64\frac{2}{5}$, 1849: 61, 1850: $67\frac{1}{3}$, 1851: $58\frac{2}{5}$, 1852: $55\frac{2}{3}$ Procent.

8) Rentabilität.

Während der Bauzeit (bis Ende Juni 1850) wurden die Einzahlungen mit 4 Procent verzinst. Doch konnten die Zinsen für die Jahre 1848 und 1849 nach dem Beschluß der Generalversammlung vom 28. April 1849 nur durch Gewährung 4procentiger Obligationen im Betrag von **348,000** Thlr. gewährt werden (s. oben). An **Dividenden** wurden vertheilt für 1851: $\frac{1}{4}$ Procent, für 1852: $1\frac{1}{2}$ Procent.

Mehr als **10** Procent des vorhandenen Actiencapitals dürfen in einem Jahre nicht vertheilt werden. Uebersteigt der Reinertrag eines Jahres **10** Procent, so ist von dem Mehrertrage **1** Procent des Actiencapitals zur **Amortisation** desselben (durch Ankauf von Actien), der Rest zum Nutzen der Eisenbahn selbst zu verwenden.

9) Reservefonds.

Derselbe erhielt für 1851 zum ersten Male eine Dotation von **10,875** Thlr. Höher als **10** Procent des Grundcapitals darf sich der Reservefonds niemals belaufen. Ende 1852 betrug der Reservefonds **21,750** Thlr.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:

17 Locomotiven (16 von Borsig, 1 von Wöhlert in Berlin, alle mit 6 Rädern);
17 Tender;
29 Personenwagen mit 1366 Plätzen;
183 andere Wagen (worunter 2 Gepäck-, 4 combinirte Vieh- und Gepäck-, 27 Viehwagen) mit 18,730 Ctr. Tragfähigkeit.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 30.

42. Münster-Hamm (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **9280** Ruthen oder $4\frac{7}{10}$ Meilen. Die Bahn geht von **Münster** in südlicher Richtung über Drensteinfurt nach **Hamm** und mündet hier in die Cöln-Mindener Eisenbahn. Anhaltepunkte sind bei Rinkerode, Dickeweib, Herbern und Ermelinghoff.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur einfaches Geleise, doch ist der Unterbau für Doppelgeleise eingerichtet und **26** Fuß breit.

Von Münster bis Hamm sind **3871** Ruthen steigend um **$80\frac{3}{4}$** F., **4354** Ruthen fallend um **73** Fuß, **1055** Ruthen horizontal. Das Maximum der Steigung ist **1** auf **303**. Auf die geradlinigen Strecken fallen **$8200\frac{1}{4}$**, auf die Curven **$1079\frac{3}{4}$** Ruthen

Der Oberbau besteht aus breitbasigen Schienen, meist **18** Fuß lang und pr. Fuß 20 Pfd. schwer, die auf 44,000 eichenen Schwellen von **8** Fuß Länge, **12** Zoll Breite und **6** Zoll Dicke liegen.

Die Kunstarbeiten bestehen in 78 Brücken und Durchlässen und sind von keiner Erheblichkeit.

3) Geschichte.

Aufforderung zur Subscription durch ein in Münster gebildetes Comité 5. Febr. 1844. Betheiligung des Staats verweigert 28. ej. Neue Subscription bis 15. Juni deff. J. Erste Generalversammlung 21. Oct. deff. J. Vorläufige Concession 9. Mai 1845, definitive 4. März 1846. Eröffnung der Bahn 26. Mai 1848, für Gütertransport 8. Juli deff. J. Die Generalversammlung am 12. Febr. 1852 beschließt die Auflösung der Gesellschaft und Abtretung der Bahn an den Staat gegen **4** Procent Rente, auf Grund eines mit der Direction der westphälischen Staatseisenbahn vereinbarten Vertrags vom $\frac{6}{18}$ Decbr. 1851, dem

aber die Genehmigung des Staats nicht ertheilt wurde. Erst im October 1853 kam (im Wesentlichen unter denselben Bedingungen) eine Vereinbarung zu Stande, die Generalversammlung am 2. Dec. dess. J. ertheilte dem geschlossenen Vergleiche mit 9625 gegen 40 Stimmen ihre Zustimmung und am 1. Jan. 1854 ist die ganze Bahn in das Eigenthum des Staats übergegangen.

4) Anlagecapital.

1) **Actiencapital: 1,300,000 Thlr.** in Actien à **100 Thlr.**

2) **Prioritätsanleihe: 200,000 Thaler** zu **$4\frac{1}{2}$ Procent**, beschlossen am 11. Februar 1851, genehmigt am 23. August dess. Jahres. Zur Amortisation wird von 1854 an $\frac{1}{2}$ Procent verwendet. Demnach beträgt das ganze Anlagecapital **1,500,000 Thlr.** oder pr. Meile **318,500 Thlr.**

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bei den übrigen preußischen Privatbahnen. (S. Einleit.)

6) Verfassung.

Die **Direction** hat ihren Sitz in Münster und besteht aus 5 Mitgliedern und 5 Stellvertretern, der Verwaltungsrath aus 15 Mitgliedern und 9 Stellvertretern. In den Generalversammlungen geben je **5** Actien 1 Stimme, doch kann Niemand mehr als 20 Stimmen haben.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme.				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
			für Pers.	für Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1848	132707	120095	30917	6358	1292	38567	17946	20621
1849	144183	311979	40090	18710	$8163\frac{1}{2}$	$66963\frac{1}{2}$	$33020\frac{1}{2}$	33943
1850	127697	465770	45940	28699	$6990\frac{1}{2}$	$81629\frac{1}{2}$	39791	41838
1851	127291	557689	48000	$34029\frac{1}{2}$	8256	90285	45347	44938
1852	128992	723812	46875	41534	8430	96839	44574	52265
1853	......	......	.....	.....	....	106923	.....	.....

Demnach betrugen die Betriebs-Ausgaben 1848: **46½**, 1849: **49**, 1850: **48¾**, 1851: **50¼**, 1852: **46** Procent der Brutto-Einnahme.

8) Rentabilität.

Die Dividende betrug für 1849: **2⅔**, 1850: **3¼**, 1851: **2**, 1852: **2⅞** Procent, was durchschnittlich **2$\frac{7}{10}$** Procent ergiebt.

9) Reservefonds.

Der jährliche Abzug für den Reservefonds soll mindestens ¼ Procent und höchstens 1 Procent des Anlagecapitals betragen. Doch darf der Reservefonds **5** Proc. des Anlagecapitals nicht übersteigen. Ende 1852 betrug der Reservefonds **17,196** Thlr.

10) Betriebsmaterial.

5 Locomotiven (aus der Fabrik von Borsig in Berlin);
4 Tender;
15 Personenwagen;
145 Güter- und andere Wagen.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 31.

---

43. Neisse-Brieg (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **11,664** preuß. Ruthen oder **5$\frac{9}{10}$** Meilen. Die Bahn, eine Zweigbahn der oberschlesischen Eisenbahn, verläßt dieselbe **690** R. oder ⅓ Meile vom Brieger Bahnhofe unweit Paulau und geht in ziemlich südlicher Richtung über Grottkau (Station) bis zur Festung **Neisse**. Anhaltepunkte sind zwischen Brieg und Grottkau: Alzenau,

Böhmischdorf; zwischen Grottkau und Neisse: Alt-Grottkau, Koppendorf, Friedewald, Bösdorf.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur ein Geleise, doch ist das Terrain für doppelte Geleisbreite acquirirt. **2984** Ruthen der Bahn sind horizontal, ferner von Brieg aus **6730** Ruthen steigend und **1950** Ruthen fallend; die größte Steigung beträgt **1** auf **100**, kommt aber nur auf **150** Ruthen vor; nächstdem haben **50** Ruthen die Steigung **1** auf **150**. Von Brieg bis Neisse steigt die Bahn um **243¾** und fällt um **83½** Fuß, der Bahnhof bei Neisse liegt also **160¼** Fuß höher, als der bei Brieg. Die geraden Bahnstrecken betragen **8925¾** Ruthen, die Curven **2738¼** R. (kleinster Halbmesser 300 Ruthen). Die Schienen haben die sogenannte Vignoles-Form mit breitem Fuße, wiegen pr. Fuß 18 Pfd. und liegen auf eichenen Querschwellen, die **8** Fuß lang, **12** Zoll breit und **6** Zoll hoch sind. Auf der ganzen Bahn kommen **49** Brücken und **141** Wegübergänge vor. Die einzige erhebliche Schwierigkeit bot ein tiefer Einschnitt durch den Capellenberg bei Neisse dar.

3) Geschichte.

Die Begründung des Unternehmens erfolgte am 20. Juli 1843. Erste Generalversammlung am 15. Januar 1844. Vorläufige Concession (nach Verwerfung des gleichfalls zur Frage gekommenen Anschlusses an die oberschlesische Bahn bei Löwen, zwischen Brieg und Oppeln) 4. April 1845. Vereinbarung des Statuts 17. Dec. dess. J. Bestätigung desselben und Ertheilung der definitiven Concession am 13. März 1846. Beginn des Baues bei Brieg unter Leitung des Ingenieurs Hoffmann im Aug. 1845. Eröffnung der Bahn bei Bösdorf (1780 R. oder ⅞ Meilen von Neisse) am 25. Juli 1847, der ganzen Bahn bis Neisse am 26. Juni 1848. – Den Betrieb besorgt seit Kurzem die oberschlesische Eisenbahngesellschaft.

4) Anlagecapital.

Das in den Statuten bestimmte Actiencapital von **1,100,000** Thlr. in Actien von **100** Thlr. hat sich zwar durch Nichteinlösung von **225** Actien

auf 1,077,500 Thlr. reducirt, aber gleichwohl ausgereicht, so daß es keiner Prioritätsanleihe bedurft hat. Die Meile kostet demnach nur 180,000 Thlr. ca.

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bei den übrigen preußischen Privatbahnen. (S. Einleitung.)

6) Verfassung.

Das Domicil der Gesellschaft ist Breslau. Den Vorstand der Gesellschaft bildet ein Directorium von 6 Mitgliedern und 6 Stellvertretern, nebst einem Ausschuß von 5 Mitgliedern und 5 Stellvertretern. Die ordentlichen Generalversammlungen finden jährlich im März oder April abwechselnd in Breslau und in Neisse statt. In denselben geben je 10 Actien 1 Stimme; doch kann kein Actionair mehr als 10 Stimmen in Anspruch nehmen.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
			für Pers.	für Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
15. Juli 1847 bis 31. Decbr. 1848	85513	203649	36678	11036	7162	54876	55357	.....
1849	61636	253762	29526	12936	8590	51052	40598	10455
1850	81574	326406	44252	17132	7629	69014	36666	32348
1851	72587	447569	37981	24489	7257	69727	36406	33321
1852	74875	702055	37770	33966½	6555	78292	38698	39594
1853	.....	......	.....	.....	....	77528	.....	.....

In Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Ausgabe 1849: 79½, 1850: 53⅓, 1851: 53½, 1852: 49½ Procent.

Aus dem Reservefonds wurden 1852 350 Thlr. bestritten.

8) Rentabilität.

Bis zum Schlusse des Jahres 1848 wurden die Einzahlungen mit 4 Procent verzinst, seitdem aber nur Dividenden gezahlt. Die Divi-

dende betrug für 1849: nichts, 1850: $2\frac{1}{10}$, 1851: $2\frac{2}{3}$, 1852: $3\frac{1}{5}$ Procent. Dies giebt im Durchschnitt der Jahre 1849—1852 jährlich nicht ganz **2** Procent.

9) Reservefonds.

Die dem Reservefonds alljährlich zu überweisende Summe darf statutenmäßig nicht unter **1** Procent und nicht über **2** Procent des Anlagecapitals betragen, der gesammte Reservefonds aber **10** Procent des gesammten Anlagecapitals nicht übersteigen. Von 1850 an wurde dem Reservefonds jährlich nur $\frac{1}{2}$ Procent des Anlagecapitals überwiesen. Am Schlusse des Jahres 1852 betrug der Reservefonds **26,427 Thlr.**

10) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:
4 Locomotiven (von Borsig in Berlin);
9 Personenwagen;
32 Güter- und andere Wagen.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 32.

---

44. Neustadt-Weißenburg (Pfälzische Maximilians-Bahn; Privatbahn).

---

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **6** Meilen. Die Bahn geht über Landau und dient zur Verbindung der pfälzischen Ludwigsbahn, in welche sie bei Neustadt a. d. Haardt mündet, mit den französischen Eisenbahnen. An

der französischen Grenze vereinigt sie sich mit einer von Straßburg kommenden Zweigbahn der Paris-Straßburger Eisenbahn.

2) Geschichte.

Am 4. Februar 1848 wurde über die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Bayern und Frankreich ein Vertrag abgeschlossen, der durch die Vereinbarung vom 8. Mai 1852 ergänzt wurde, nach welcher die Bahn am 8. Mai 1856 vollendet sein muß. Durch das Gesetz vom 7. Mai 1852 wurde für diese Eisenbahn eine Zinsengarantie von $4\frac{1}{2}$ Procent gewährt. Die Generalversammlung der pfälzischen Ludwigsbahn am 19. Juli dess. Jahres beschloß, zum Behuf des Baues dieser Bahn die Bildung einer neuen Gesellschaft zu übernehmen, welche vorläufig unter ihre Verwaltungsorgane gestellt werden sollte. Am 3. Novbr. 1852 wurde die Concession zur Bildung dieser Actiengesellschaft ertheilt. Am 3. Decbr. dess. J. begann die Subscription, die nach drei Tagen beendigt war. Erste Generalversammlung am 31. Jan. 1853. In derselben wurde beschlossen, der Bahn den Namen „Pfälzische Maximilians-Bahn" beizulegen.

3) Anlagecapital.

Actiencapital: 4,400,000 Fl. rhein. in Actien zu 500 Fl.

4) Verhältniß zum Staate.

Der Staat garantirt auf 25 Jahre einen Zinsertrag von $4\frac{1}{2}$ Procent. Zur Erstattung der in Folge davon zu leistenden Zuschüsse ist bei einem mehr als $4\frac{1}{2}$ Procent betragenden Reinertrag ein weiteres Procent zurückzulegen, so daß erst der Mehrertrag über $5\frac{1}{2}$ Procent der Gesellschaft als Superdividende zur Verfügung gestellt wird. Sollten bei Ablauf der Gewährschaftszeit die während derselben von der Regierung etwa geleisteten Zuschüsse nicht vollständig vergütet sein, so dauert die Reservirung dieses Procents für denselben Zweck so lange fort, bis auch dieser Rest berichtigt sein wird. Der Regierung steht das Recht zu, nach Ablauf der Gewährschaftszeit das Eigenthum der Bahn durch Vergütung des Anlagecapitals jederzeit abzulösen. 99 Jahre von der Eröffnung an fällt die Bahn unentgeltlich an den Staat.

5) Verfassung.

Wie bei der pfälzischen Ludwigsbahn. Der gemeinschaftliche Verwaltungsrath beider Bahnen besteht aus 24 Mitgliedern und 8 Ersatzmännern, von denen die Gesellschaft 3 Mitglieder und einen Ersatzmann ernennt.

---

45. Niederschlesisch-Märkische Staatseisenbahn.

---

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: $52\frac{1}{2}$ Meilen. Davon kommen a) über $48\frac{1}{4}$ Meilen auf die Hauptbahn von **Berlin** bis **Breslau** über Rummelsburg, Köpenick, Erkner, Hangelsberg, Fürstenwalde, Berkenbrück, Briesen, Rosengarten, **Frankfurt**, Fürstenberg, Neuzelle, Wellmitz, Guben, Jeßnitz, Sommerfeld, Gassen, Sorau, Hansdorf, Halbau, Rauscha, **Kohlfurt**, Siegersdorf, Bunzlau, Kaiserswaldau, Hainau, Liegnitz, Spittelndorf, Malsch, Neumarkt, Rimkau, Lissa; b) über $3\frac{4}{5}$ Meilen auf die Zweigbahn von **Kohlfurt** über Penzig nach **Görlitz** zum Anschluß an die sächsisch-schlesische Staatsbahn; c) fast $\frac{2}{5}$ Meilen auf die Verbindungsbahn zwischen dem niederschlesisch-märkischen und dem oberschlesischen Bahnhof.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat in ihrer ganzen Ausdehnung nur ein Geleise. Die Schienen sind größtentheils Vignoles-Schienen, pr. Fuß $18\frac{3}{5}$ Pfund schwer, und liegen auf Schwellen von Eichenholz. (Auf der Berlin-Frankfurter Bahnstrecke wiegen die Schienen nur $15\frac{1}{2}$—$17\frac{1}{6}$ Pfund pr. Fuß.)

In der Richtung von Berlin bis Breslau steigt die Bahn um **765** und fällt um **508** Fuß, so daß der Endpunkt bei Breslau nur **257** F.

höher liegt, als der Anfangspunkt bei Berlin. Der höchste Punkt der Bahn, bei Siegersdorf unweit Bunzlau, liegt **551** Fuß über dem tiefsten Punkte, dem Friedrich-Wilhelms-Canal zwischen Frankfurt und Fürstenberg. Im Ganzen sind von Berlin bis Breslau **10$\frac{2}{5}$** Meilen horizontal, **26$\frac{1}{4}$** Meilen steigend, **11$\frac{3}{5}$** Meilen fallend; die größte Steigung ist **1** auf **114** und kommt zwischen Briesen und Frankfurt vor, während von da bis Breslau keine größere Steigung als **1** auf **200** vorkommt. Die Zweigbahn nach Görlitz erreicht bei Görlitz eine Höhe von **596** Fuß über dem tiefsten Punkt der ganzen Bahn und von **103** Fuß über dem Anfangspunkte der Zweigbahn bei Kohlfurt; von dieser Strecke sind nur $\frac{1}{3}$ Meile horizontal, **2$\frac{1}{6}$** Meilen steigend, **1$\frac{3}{10}$** Meilen fallend und die größte Steigung ist **1** auf **183** (auf einer kurzen Strecke vor dem Görlitzer Bahnhof.) In geraden Linien liegen **41** Meilen, in Krümmungen **11$\frac{1}{2}$** M. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt **200** R.

Zwischen Berlin und Frankfurt kommen 12 Brücken von keiner großen Erheblichkeit und 69 Durchlässe vor; zwischen Frankfurt und Breslau sind 523 Brücken und Wasserdurchlässe, zwischen Kohlfurt und Görlitz 61 Wasserdurchlässe angelegt. Auf den beiden letzteren Bahnstrecken zusammen kommen vor: 204 Brücken, 300 Bahndurchlässe, 70 Wegunter-, 22 Wegüberführungen und 556 Seitendurchlässe, zusammen 1152 Bauwerke.

Die bedeutendsten Bauwerke sind folgende sechs: a) der Neisse-Viaduct bei Görlitz, **112** Fuß über dem mittlern Wasserspiegel hoch, **1506$\frac{1}{2}$** Fuß lang, **27** Fuß breit, aus 30 Oeffnungen von **30—71** F. Weite bestehend; b) der Bober-Viaduct bei Bunzlau, **82** Fuß hoch, **1550** Fuß lang, 35 Bogen von **18—48** Fuß Weite; c) die Queis-Brücke bei Siegersdorf, **46** Fuß hoch, **404** Fuß lang, 5 Bogen von **48** Fuß Weite; d) der Hennersdorfer Viaduct, **36** Fuß hoch, **479** Fuß lang, 11 Bogen von **18—32** Fuß Weite; e) die Neisse-Brücke bei Guben, **543** Fuß lang, 15 Oeffnungen von **32** Fuß Weite; f) die Weistritz-Brücke bei Goldschmieden unweit Lissa, aus 2 Bogen von **32** Fuß Weite und 7 Bogen von **40** Fuß Weite bestehend.

3) Geschichte.

Der Bau der über **10$\frac{3}{4}$** Meilen langen Bahnstrecke von Berlin bis Frankfurt a. O. wurde durch eine besondere Gesellschaft ausgeführt und

am 28. März 1840 genehmigt. Erste Generalversammlung 10. Mai deſſ. J. Beſtätigung des Statuts 15. Mai 1841. Beginn des Baues unter Leitung des Ober-Ingenieurs Zimpel am 1. Juni deſſ. J. Eröffnung der Bahn am 23. Octbr. 1842.

Für den Fortbau der Bahn von Frankfurt bis Breslau bildete ſich am 5. April 1843 eine neue, vom König am 3. Mai deſſ. J. genehmigte Geſellſchaft. Erſte Generalverſammlung 3. Aug. deſſ. J.. Statut beſtätigt 27. Novbr. deſſ. J. Beginn des Baues am 28. Auguſt 1843. Die Vereinigung mit der Berlin-Frankfurter Geſellſchaft wurde von beiden Geſellſchaften am 27. Januar und 17. April 1844 beſchloſſen und der betreffende Vertrag abgeſchloſſen am 12. Dec. deſſ. J., von der Regierung genehmigt am 27. Juni 1845. Die Uebernahme dieſer Bahnabtheilung erfolgte am 1. Auguſt deſſ. J.

Die Bahn von Frankfurt bis Breslau mit der Zweigbahn nach Görlitz wurde in folgenden Abſchnitten eröffnet:

am 18. Octbr. 1844 von Breslau bis Liegnitz;
„ 1. „ 1845 „ Liegnitz bis Bunzlau;
„ 1. Septbr. 1846 von Bunzlau bis Frankfurt;
„ 15. Novbr. 1846 von Kohlfurt bis Hennersdorf;
„ 1. Septbr. 1847 von Hennersdorf bis Görlitz.

Seit dem 1. Januar 1850 wurde die Verwaltung der ganzen Bahn vom Staate übernommen. Die völlige Abtretung der Bahn an den Staat — vom 1. Januar 1852 an gegen eine feſte Actienrente von **4** Procent — wurde in der Generalverſammlung am 16. October 1851 beſchloſſen, durch das Miniſterialſchreiben vom 30. März 1852 und das Geſetz vom 31. März deſſ. J. angenommen. Am 24. und 25. Juni deſſ. J. kam der betreffende Vertrag zu Stande und am 21. Auguſt 1852 wurde die Auflöſung der Geſellſchaft genehmigt.

4) Anlagecapital.

Das Actiencapital der Berlin-Frankfurter Geſellſchaft betrug **2,200,000** Thlr., wozu eine am 17. Oct. 1842 genehmigte Anleihe von **600,000** Thlr. zu **4** Procent kam. Sämmtliche Stammactien der erſtern ſind zum Curſe von **162½** Procent gegen Prioritäts-Actien der niederſchleſiſch-märkiſchen Eiſenbahngeſellſchaft ausgetauſcht worden, was mit Hinzurechnung der Anleihe von **600,000** Thlr. eine Kaufſumme von **4,175,000** Thlr. giebt.

Das Actiencapital der niederschlesisch-märkischen Gesellschaft beträgt **10,000,000** Thlr. in Actien zu **100** Thlr., wovon der Staat den 7ten Theil übernommen hat. Die Actien unterliegen einer Amortisation, mit welcher in dem auf die Eröffnung der ganzen Bahn folgenden Jahre begonnen wurde.

Dazu kommen folgende Prioritäts-Anleihen: a) **4,175,000** Thlr. zu **4** Procent seit 1. Januar 1845 zur Uebernahme der Berlin-Frankfurter Bahn (Tilgung mit $\frac{1}{2}$ Procent von 1850 an unter Zuschlag der ersparten Zinsen); b) **3,500,000** Thlr. zu **4½** (früher 5) Procent seit 1846 nach dem Statutennachtrag vom 15. Mai 1846 (Tilgung mit $\frac{1}{2}$ Procent von 1848 an); c) **2,300,000** Thlr. dritte Serie zu **4½** (früher 5) Procent, beschlossen 23. Juni 1847, genehmigt durch Cabinetsordre vom 20. August dess. J. (die Herabsetzung des Zinsfußes ist vom 1. April 1852 an erfolgt); d) **1,000,000** Thlr. vierte Serie zu **5** Procent seit 1851 (bestimmt zum Umbau des Geleises und der hölzernen Brücken auf der Berlin-Frankfurter Bahnstrecke).

Das gesammte Anlagecapital beträgt daher **20,975,000** Thlr. oder pr. Meile **399,524** Thlr.

5) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
			für Pers.	für Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1844	......	....	......	....	.....	16506	15211	1295
1845	......	....	......	....	.....	143970	115408	38562
1846	590961	962880	477019	232506	23400	732925	405853	327072
1847	618738	1595307	769049	599824	26916	1395790	812903	582887
1848	632899	1730987	705179	597087	48127	1350392	860373	490019
1849	547460	2204787	715754	698770	30425	1444949	732615	712333
1850	608060	2850283	863426	832435	29692	1725552	885234	840318½
1851	595816	3930026	862168	933071	30277½	1825517	846312	979204
1852	562980	5522663	857991	1201823	46525	2106340	988698	1117642

Nach Procenten der Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1846: **55⅓**, 1847: **58¼**, 1848: **63¾**, 1849: **50⅗**, 1850: **51½**, 1851: **46⅓**, 1852: **47** Procent.

Die Verzinsung des gesammten Anlagecapitals betrug 1852: **5⅓** Procent. (In den vorhergehenden Jahren war nur ein einziges

Mal die Zahlung einer Superdividende möglich gewesen, nämlich 1851, für welches Jahr ½ Procent Dividende vertheilt wurde.) *)

6) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:

74 Locomotiven (1851 betrug die Anzahl 78, worunter: 19 von Stephenson in Newcastle, 2 von Sharp Brothers in Manchester, 6 von Cockerill, 15 von Norris, 2 von Hawthorn, 1 von Egells, 2 von Tischbein, 31 von Borsig — sämmtlich mit 6 Rädern);
138 Personenwagen;
773 Güterwagen.

7) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 33.

46. Niederschlesische Zweigbahn (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **19,000** preuß. Ruthen oder fast **9⅔** d. Meilen. Die Bahn geht von **Glogau** über Klopschen, Sprottau, Sagan und mündet bei **Hansdorf** (zwischen Sorau und Halbau) in die niederschlesisch-märkische Staatseisenbahn. Anhaltepunkte (außer den genannten Stationen) sind bei Nilbau, Quaritz, Ottendorf, Waltersdorf, Ebersdorf, Buchwald.

*) Für 1848 mußte der ganze Betrag der Actienzinsen mit 350,000 Thlr. aus der Staatskasse bezahlt werden, während dieselbe für 1849 nur 182,993 Thlr., für 1850 nur noch 75,521 Thlr. zuzuschießen hatte.

2) Beschreibung der Bahn.

Von Glogau bis Hansdorf steigt die Bahn auf **9132** Ruthen um **481½** Fuß und fällt auf **6903** Ruthen um **289½** Fuß; die Endstation Hansdorf liegt daher **192** Fuß höher als die Anfangsstation Glogau. Die größte Steigung beträgt **1** auf **120** und kommt nur zwischen Glogau und Klopschen auf einer Strecke von **1960** Ruthen vor, wo die Bahn das Katzengebirge überschreitet. Horizontal sind **2965** R. Die Länge der geraden Strecken beträgt **12,772** Ruthen, worunter zwei von **2095** und **2083** Ruthen; die Länge der Curven (mit Halbmessern von 200 bis 1000 Ruthen) **6228** Ruthen. Der wichtigste Brückenbau ist der über die Bober oberhalb Sagan, zwischen Deutsch- und Polnisch-Machen; diese Brücke hat 10 Bogen und ist **500** Fuß lang und **38** Fuß hoch.

Die Bahn hat mit Ausnahme von **178** Ruthen Doppelgeleise nur einfaches Geleise. Die breitbasigen Schienen aus der Fabrik von Guest Lewis & Comp. in England sind **18** Fuß lang und wiegen pr. Fuß 18 Pfund; sie ruhen auf **8** Fuß langen, **10** bis **12** Zoll breiten und **6** Zoll hohen eichenen Querschwellen und sind auf denselben durch Hakennägel befestigt.

3) Geschichte.

Vorläufige Concession am 5. Jan. 1844. Erste (constituirende) Generalversammlung am 4. März deff. J. Bestätigung der Statuten und Ertheilung der definitiven Concession 8. Novbr. deff. J. Beginn des Baues (welchen der Ober-Ingenieur Cords geleitet hat) am 6. Aug. deff. J. Eröffnung der ganzen Bahn 1. Octbr. 1846.

4) Anlagekosten.

1) Actiencapital: **1,500,000** Thlr. in Actien zu **100** Thlr., wovon aber nur **1,412,200** Thlr. eingezahlt sind.

2) Prioritätsanleihen: a) **500,000** Thlr. nach dem Beschluß vom 23. März 1846 und dem Privilegium vom 12. Juni deff. Jahres. Davon werden **252,000** Thlr. mit **4½** Procent und **248,000** Thlr. nach dem Privilegium vom 12. Novbr. 1847 mit **5** Procent verzinst. Der Tilgungsfonds beträgt **1** Proc. (von 1851 an). b) **87,800** Thlr. in Prioritäts-Stammactien, welche **5** Procent Zinsen tragen. Durch

Beschluß vom 27. Mai 1848 (genehmigt durch Cabinetsordre vom 25. Juni dess. J.) wurden nämlich die nicht ausgegebenen **878** Stammactien in Prioritäts-Stammactien verwandelt; von diesen sind bis jetzt nur **500** emittirt.

Die gesammte Ausgabe der Baucasse betrug Ende des J. 1851: **2,023,571** Thlr. oder pr. Meile ca. **210,000** Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bei den übrigen preußischen Privatbahnen. (S. Einleit.)

6) Verfassung.

Das Domicil der Gesellschaft ist **Glogau**. An der Spitze der Gesellschaft stehen **3 Directoren** und 2 Stellvertreter nebst einem technischen Director, ferner ein **Ausschuß** von 9 Mitgliedern.

Die ordentlichen **Generalversammlungen** finden jährlich am letzten Sonnabend des Monats Mai statt. An denselben können nur solche Actionairs Theil nehmen, die wenigstens **10** Actien besitzen oder repräsentiren. Der Besitz von **20, 100, 150, 200, 250, 300, 350, 400** Actien berechtigt zu resp. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 Stimmen. **500** Actien geben 10 Stimmen; mehr Stimmen kann kein Actionair in Anspruch nehmen.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
			für Pers.	für Güter	außerdem	zusammen		
		Ctr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1. Octbr. 1846 bis 31. Decbr. 1847	107522	476493	49981	40745	2418	93144	59703	33441
1848	108697	204896½	48308	19722	2555	70585	63439	7184
1849	80589	171756	35350	16970	4179	56499	56484	15
1850	98743	201693½	48658	19802	8231½	76691½	55066	21625½
1851	86975	359028	43757	28144	3481	75382	55205	20176
1852	79114	601752	41886½	48054½	3800	93741	59147	34594
1853	78530	652721	.....	.....	....	100700	.....	.....

Demnach betrug die Betriebs-Ausgabe nach Procenten der Brutto-Einnahme 1847: **$63\frac{3}{10}$**, 1848: **$89\frac{7}{8}$**, 1849: fast **100**, 1850: **$71\frac{4}{5}$**, 1851: **73**, 1852: **63** Procent.

8) Rentabilität.

Für das Jahr 1847 wurden **2 Procent Dividende** gezahlt. Seitdem konnte **keine Dividende** wieder vertheilt werden.

(Zur Bezahlung der Anleihezinsen für 1848 mußten aus dem Baufonds 16,174 Thlr. zugeschossen werden. Der 1852 gebliebene Ueberschuß von 7390 Thlr. ist zur theilweisen Deckung des in den Jahren 1848—1851 entstandenen Deficits von 46,842 Thlr. verwendet worden.)

9) Reservefonds.

Zur Bildung des Reservefonds soll jährlich mindestens $\frac{1}{2}$ Procent des Anlagecapitals zurückgelegt werden, bis derselbe **75,000 Thlr.** Bestand hat. Für 1847 wurden demselben **7500 Thlr.** zugeschlagen, für jedes folgende Jahr sollten **10,000 Thlr.** zugeschlagen werden, doch war es in den seit 1847 verflossenen Jahren nicht möglich, den Reservefonds zu bedenken, und Ende 1852 war ein solcher gar nicht vorhanden.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:

7 Locomotiven (worunter 3 von Egells in Berlin, 4 von Sharp Brothers und Comp. in Manchester);
9 Tender;
18 achträderige Personenwagen, mit 1030 Sitzplätzen;
43 andere Wagen.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 34.

47. Nürnberg = Fürth (Ludwigsbahn)
(Privatbahn.)

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **20,730** bayer. Fuß oder $\frac{7}{8}$ Meilen. Etwa auf halbem Wege zwischen Nürnberg und Fürth, bei **Muggenhof**, wird die Bahn von der bayerischen Staatsbahn (Ludwigs=Süd=Nordbahn) gekreuzt; hier befindet sich der einzige Anhaltepunkt der Bahn.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur ein Geleise. Der Damm ist **12** Fuß **8** Zoll breit. Die anfänglich verwendeten Schienen wogen pr. Fuß $7\frac{1}{2}$ Pfd., sind aber zwischen Fürth und der Kreuzung neuerdings gegen schwerere ausgetauscht worden. Etwa **5000** Fuß Schienen lagen anfangs auf **7** Fuß langen Holzblöcken, der übrige größte Theil auf **14** Zoll hohen, **21** Zoll im Gevierte haltenden Sandsteinwürfeln. Seit 1841 sind sämmtliche Holzunterlagen durch Steinwürfel ersetzt worden. Von **300** zu **300** F. sind quer über die Bahn Normalsteine von **7** F. Länge, **21** Zoll Breite und **2** F. Höhe gelegt. Die größte Steigung der Bahn beträgt **1** auf **250**; von Nürnberg bis Fürth fällt die Bahn unaufhörlich, im Ganzen um **22** Fuß. Mit Ausnahme einer kleinen Krümmung am Anfang und am Ende bildet die ganze Bahn eine gerade Linie.

Kunstbauten von einiger Erheblichkeit kommen nicht vor.

3) Geschichte.

Einladung zur Subscription und Bildung einer Gesellschaft am 14. Mai 1833. Erste Generalversammlung 18. Novbr. dess. J. Ertheilung des ausschließlichen Privilegiums am 19. Febr. 1834. Beginn des Baues am 1. März 1835 unter Leitung des Ingenieurs **Denis**. Eröffnung der Bahn als der ersten deutschen Locomotivenbahn am 7. Decbr. 1835. Seit 15. Oct. 1844 bildet die Bahn auf der Hälfte ihrer Länge (von Muggenhof bis Fürth) eine **Zweigbahn der bayeri=**

schen Staatsbahn. Im Jahre 1845 wurde der Gütertransport versuchsweise eingeführt.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **177,000** (ursprünglich 132,000, nach den Statuten 140,000) Fl. rhein. in Actien zu **100** Fl.

2) Anleihe: **40,000 Fl. rhein.** zu **5 Procent.** (Die ursprüngliche Anleihe von 25,000 Fl. wurde durch Beschluß vom 12. Dec. 1836 um 10,500 Fl., also auf 35,500 Fl. vermehrt. Der Zinsfuß wurde im Jahre 1840 von 4 auf $3\frac{1}{2}$ Procent herabgesetzt, 1847 aber wieder auf 4 Procent erhöht. Im Jahre 1850 wurde nach Beschluß vom 12. Januar dess. J. die bisherige Anleihe zurückgezahlt und dafür ein Prioritätsanlehen von 40,000 Fl. zu 5 Procent Zinsen in Obligationen zu 100 und 20 Fl. aufgenommen.)

Das gesammte Anlagecapital beträgt daher **217,000 Fl. rhein.** (124,000 Thlr.) oder pr. Meile **141,700 Thlr.**

5) Verhältniß zum Staate.

Das ausschließliche **Privilegium** ist für 30 Jahre ertheilt, erlischt aber durch fünfjährigen Nichtgebrauch. Die Gewerbesteuer beträgt **300 Fl.** jährlich.

6) Verfassung.

An der Spitze der Gesellschaft steht ein **Directorium** von 7 activen Mitgliedern (die Einen aus ihrer Mitte zum Vorsteher oder Director wählen) und 7 Ersatzmännern. Neben dem Directorium und zur Controle desselben besteht ein **Ausschuß** von 7 Mitgliedern und 6 Ersatzmännern. — In den **Generalversammlungen** üben nur diejenigen Actionairs ein Stimmrecht aus, die wenigstens **5** Actien besitzen, und zwar geben je **5** Actien eine Stimme.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Aus-gaben *)	Reine Ein-nahme
			für Pers.	f. Güter	außerd.	zusammen		
		Centner	Fl. rh.	Fl. rh.	Fl. rh.	Fl. rh.	Fl. rh.	Fl. rh.
1836**)	449399	......	59698	....	282	59980	22599	37381
1837	467304	......	59077	....	1191	60268	26086	34182
1838	439889	......	54487	....	714	55201	24030½	31171
1839	428669	......	51758	31	630	52419	19852	32567
1840	460763	......	54995	243	640	55878½	20078½	35799
1841	448854	......	52926	260	970	54156	22884	31272
1842	450638	......	52605	246	786	53637	24123	29514
1843	436630	......	50791	214	677	51682	23720	27962
1844	481594	......	55297	198½	826½	56322	25006	31315½
1845	511009	193	55774	228	793	56796	28002	28794
1846	529055	......	57340	255	781	58376	27289	31087
1847	489337	10093	53211	295	594	54099	27825	26274
1848	440041	20887	47787	231	1029	49047	25830	23217
1849	488824	37173	53578	269	492	54339	27440	26899
1850	17524	73794	57121	262	955	58338	31471	26867
1851	531371	93005	56039	3411	1120	60570	33197	27373
1852	518116	113209	58199	318	768	59285	32695	26590
1853	548786	172299	63868	323	1747	65937	33031	32906

(Die fünfte Columne dieser Tabelle enthält für alle Jahre excl. 1851 nur die Einnahme für Vieh- und Brieftransport, für 1851 aber auch die sonst in der vierten Columne inbegriffenen Einnahmen für Frachtgüter.)

Bis 1843 incl. befuhren alle aufgezählten Personen die ganze Bahn; von 1844 an befuhr ein Theil der Passagiere nur eine kürzere Bahnstrecke, und zwar 1844: 6160, 1845: 36,732, 1846: 33,234, 1847: 28,256, 1848: 20,821, 1849: 19,326, 1850: 26,181, 1851: 28,610, 1852: 29,089, 1853: 29,713 Personen. Die ganze Bahn befuhren in diesen Jahren 1844: 475,434, 1845: 474,277, 1846:

---

*) incl. Anleihezinsen.

**) Die obigen Angaben betreffen das erste volle Betriebsjahr vom 8. Dec. 1835 bis zum 7. Decbr. 1836. Bis Ende des Jahres 1836 betrug die Frequenz 475,219 Personen, die Gesammteinnahme 63,441½ Fl., die Gesammtausgabe 24,123 Fl., der Ueberschuß 39,318½ Fl.

495,821, 1847: 461,081, 1848: 419,220, 1849: 469,447, 1850: 491,343, 1851: 502,761, 1852: 489,027, 1853: 519,073 Personen.

8) Rentabilität.

Die Dividenden der einzelnen Betriebsjahre waren folgende:

20	Procent für	1836 (390 Tage);
17½	„ „	1837;
17	„ „	1840;
16½	„ „	1839;
16	„ „	1838, 1841 und 1853;
15	„ „	1842 und 1844;
14½	„ „	1843;
14	„ „	1845 und 1846;
13	„ „	1847, 1850, 1851, 1852;
12	„ „	1848 und 1849.

Dies giebt im Durchschnitt jährlich **14⅘ Procent.**

Seit 1838 (Beschluß vom 8. Febr. dess. J.) werden am 1. Juli jedes Jahres **6 Procent** Dividende bezahlt, der Rest Ende Januar des nächsten Jahres.

9) Reservefonds.

Demselben werden der Regel nach jährlich **10 Procent** des Reinertrags überwiesen und davon seit 1842 jährlich **2000** Fl. zur Bildung eines festen oder sogenannten eisernen Reservefonds admassirt. Der letztere betrug für 1851: **10,380** Fl, für 1852: **14,004¼** Fl., wurde jedoch später durch die Anschaffung einer dritten Locomotive und neuer Schienen aufgezehrt und betrug Ende 1853 nur **2580** Fl. Für 1853 wurden dem Reservefonds **3832** Fl. überwiesen.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1853 waren vorhanden:

4 Locomotiven, nämlich 2 von Stephenson, 1 von Henschel und Sohn in Cassel, 1 von Maffei in München;

18 Personenwagen;

1 Viehwagen.

(Ein Theil der Fahrten, namentlich auch die zwischen der Kreuzung und Fürth, wird mit Pferden zurückgelegt, deren gegenwärtig 7 vorhanden sind.)

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 35.

---

48. Oberschlesische Eisenbahn (Privatbahn).

---

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **26½ Meilen.** Die Bahn geht von **Breslau** über Ohlau, Brieg, Lossen, Löwen, Czepanowitz, Oppeln, Gogolin, Kandrzin bei Cosel (wo die Wilhelmsbahn einmündet), Rudzinitz, Gleiwitz, Zabrze, Ruda, Königshütte nach **Myslowitz**, von wo sie nach Neu-Berun fortgesetzt werden soll, und steht durch eine **400** R. lange Anschlußstrecke von Myslowitz bis Slupna an der österreichischen Grenze mit der Krakau-Oberschlesischen oder östlichen österreichischen Staatsbahn in Verbindung. Die Grenze beider Bahnen bildet eine Brücke über die Przemsa. — Anhaltepunkte sind außer den genannten Stationen: Cattern und Leisewitz zwischen Breslau und Ohlau; Heidau zwischen Ohlau und Brieg; Czeppelwitz und Chroszinna zwischen Löwen und Oppeln; Goradze, Dzieschowitz, Schlawentzitz, Labandt, Kattowitz. — Eine **Zweigbahn** für Pferdekraft von **Kattowitz** bis zur Grube **Emanuels-Segen**, **1⅗** Meilen lang, dient nur für den Kohlentransport. Eine andere **Pferdebahn** von **Tarnowitz** bis **Antonienhütte**, durch die oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenreviere, **13¾** Meilen lang, ist noch im Bau begriffen. —

Von Breslau wird die Bahn über Moschin, Czempin, Kosten, Lissa, Reisen, Bojanowo, Rawicz nach **Posen** (21½ Meilen) fortgesetzt, wo sie sich an die Posen-Stargarder Bahn anschließt, und an diese Bahn wird sich eine Zweigbahn von Lissa über Fraustadt

nach **Glogau** (5½ Meilen) anschließen, welche die Verbindung mit der niederschlesischen Zweigbahn vermittelt.

2) Beschreibung der Bahn.

Mit Ausnahme von **9 M.** zwischen Breslau und Ohlau und zwischen Oppeln und Cosel, welche Doppelgeleise haben, hat die ganze Bahn nur ein Geleise und eine Kronenbreite des Dammes von **15** Fuß. Von Breslau bis Gräfenort (zwischen Oppeln und Gogolin), auf **13¼ Meilen** Länge, liegen Brückenschienen, pr. Fuß 15 Pfd. schwer, auf dem übrigen Theil der Bahn breitbasige oder sogenannte Vignoles-Schienen. Sämmtliche Schienen liegen auf eichenen Querschwellen.

Horizontal sind zusammen **14,637**, steigend **25,780**, fallend **12,205** Ruthen, und zwar beträgt die Erhebung von Breslau bis Myslowitz **898**, der Fall **459** F., das Steigungsmaximum **1** auf **100**. Die geraden Strecken betragen **41,509½** R., die Curven zusammen **11,112½** Ruthen.

Die bedeutendsten Brücken sind: über die Ohlau bei Ohlau, **200** Fuß lang; über die Neiße bei Löwen, **400** Fuß lang; über die Oder bei Oppeln, eine Fluthbrücke mit 12 Oeffnungen von **40** Fuß lichter Weite und 3 Fluthbrücken mit zusammen 18 Oeffnungen; zwei Brücken über die Clodnitz bei Kandrzin und Labandt.

3) Geschichte.

Bildung der Actiengesellschaft 1836. Erste Generalversammlung am 3. Mai 1837. Die von derselben dem Directorium gestellte Frage: ob im Interesse der Unternehmer der Bau einer Eisenbahn von Breslau nach Oberschlesien zum Anschluß an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn ausführbar sei, beschäftigte das Directorium drei volle Jahre. Vorläufige Genehmigung des Königs 24. März 1841. Vereinbarung des Statuts am 22. März, Bestätigung desselben am 2. August dess. J. Die Weiterführung bis Berun wurde genehmigt 11. August 1843. — Den Bau leitete der Ober-Ingenieur **Rosenbaum**. Eröffnung der Bahnstrecken von Breslau bis Ohlau am 22. März 1842, von Ohlau bis Brieg 3. August dess. J., von Brieg bis Oppeln am 28. Mai 1843, von Oppeln bis Königshütte am 31. Octbr. 1845, von Königshütte bis Myslowitz am 5. October 1846. Die außerordentliche Generalversammlung am 21. März 1853 beschloß die **Fortsetzung der Bahn**

von Myslowitz bis zu dem gleich anfangs beabsichtigten und in den Statuten als Endziel der Bahn benannten Anschlusse an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn bei **Neu-Berun**. Aber noch weit wichtiger war der Beschluß der Generalversammlung am 27. Juli 1853. Dieselbe beschloß nämlich mit 710 gegen 15 Stimmen, ihr Unternehmen auch auf die **Bahn von Breslau nach Posen** mit einer **Zweigbahn von Lissa nach Glogau** auszudehnen. Wegen Aufbringung des hierzu erforderlichen Capitals schloß die Direction mit der Regierung am 28. Juli v. J. einen definitiven Vertrag ab; am 20. Aug. wurde derselbe von der Regierung genehmigt und der Gesellschaft für die gedachte Ausdehnung ihres Unternehmens Concession ertheilt. Die Bahn wurde bereits am 16. Nov. 1853 bei Lissa in Angriff genommen und soll binnen 3 Jahren vollendet sein. Das Gesetz über die bedingte Zinsgarantie für das erforderliche Anlagecapital wurde am 20. Febr. 1854 erlassen.

4) Anlagecapital.

a) Actiencapital: **6,303,100 Thlr** (in Actien zu 100 Thlr.), wovon jedoch **325,000 Thlr.** noch nicht verwerthet und daher nur **5,978,000 Thlr.** in Umlauf sind.

(Das anfängliche Actiencapital für die Bahn von Breslau nach Oppeln betrug statutenmäßig 1,470,000 Thlr., wovon jedoch nur 1,429,700 Thlr. durch Actien wirklich aufgebracht wurden. Für die Weiterführung der Bahn bis zur österreichischen Grenze bei Berun wurde im Statut vorläufig ein Fonds von 1,530,000 Thlr. angenommen, derselbe aber durch Cabinetsordre vom 11. Aug. 1843 auf 2,400,000 Thlr. und somit das ganze Actiencapital auf 3,829,700 Thlr. erhöht. Von den neuen Actien Lit. B. übernahm der Staat den siebenten Theil oder 343,000 Thlr. — Durch Beschluß vom 25. Novbr. 1846 [bestätigt 12. Febr. 1847] wurde das Actiencapital abermals um 823,400 Thlr. in Stammactien Lit. A., also bis auf 4,653,100 Thlr. vermehrt. — Eine dritte und letzte Erhöhung wurde im Jahre 1848 beschlossen und vom König am 1. Sept. dess. J. genehmigt, nämlich um 1,650,000 Thlr. in Actien Lit. A., wovon jedoch Ende 1852 325,000 Thlr. noch nicht verwerthet waren.)

b) **Prioritätsanleihen**: **16,146,900 Thlr.**, nämlich:

1) **370,300 Thlr.** in **Prioritätsactien Lit. A.** zu **100 Thlr.** mit **4 Procent** Zinsen und jährlicher Amortisation (von 1845 an) von

1800 Thlr. nebst den ersparten Zinsen (Beschluß vom 8. Februar, Privilegium vom 7. März 1843).

2) **1,276,600** Thlr. in Prioritätsactien Lit. B. zu **100** Thlr. mit **3½** Procent Zinsen, sowie von 1853 an mit jährlicher Amortisation von **6300** Thlr. nebst den ersparten Zinsen (Nachtrag zum Statut vom 3. Febr. 1846). — Demnach beträgt bis jetzt das ganze Anlagecapital der Hauptbahn **7,950,000** Thlr. oder pr. Meile ca. **300,000** Thlr.

3) **1,000,000** Thlr. in Prioritätsactien Lit. C. zu **100** Thlr. mit **4** Procent Zinsen und jährlicher Amortisation von ½ Procent von 1853 an, laut Beschluß vom 19. November 1850 und Privilegium vom 24. März 1851. (Diese Anleihe soll zur Anlegung der Pferdebahn im oberschlesischen Bergwerksreviere dienen; bis Ende 1852 waren davon 654,674 Thlr, verwandt, disponibel aber mit Zurechnung der außerordentlichen Einnahmen noch 440,045 Thlr.)

4) **6,500,000** Thlr. in **27,000** vierprocentigen Obligationen Lit. D. zu **1000**, **500** und **100** Thlr., mit jährlicher Amortisation von ½ Procent von 1856 an (Privilegium vom 24. Mai 1853). In der Generalversammlung am 21. März 1853 wurde nämlich eine Vermehrung des Anlagecapitals um die gedachte Summe beschlossen. Dieselbe soll zur Legung des Doppelgeleises auf dem ganzen Tracte der Hauptbahn, zur Herstellung baulicher Anlagen und Erweiterungen der Bahn, Bahnhöfe und Ladestellen, zur Vermehrung der Betriebsmittel und zur Ausführung der zweiten Section der durch die oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenreviere zu führenden Zweigbahn, Beschaffung der Betriebsmittel für den Betrieb durch Pferdekraft und event. Einrichtung der ganzen Zweigbahn auf Dampfbetrieb verwendet werden.

5) **8,000,000** Thlr. Lit. E. zu **3½** Proc. in **29,000** Prioritäts-Obligationen zu resp. **1000**, **500** und **100** Thlr. nach dem Statutennachtrag vom 28. Juli 1853 und dem Privilegium vom 20. August dess. J. Diese Anleihe ist zum Bau der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn bestimmt. Zur Amortisation wird jährlich der über **3½** Procent des Anlagecapitals aufkommende Reinertrag dieser Eisenbahn bis zur Höhe eines halben Procents desselben verwandt.

5) Verhältniß zum Staate.

Dasselbe wie bei allen preußischen Privatbahnen, jedoch mit folgender Modification. Den Inhabern der Stammactien Lit. B. ist von

Seiten des Staats der Genuß von 3½ Procent Zinsen garantirt. Falls der Reinertrag in einem Jahre 5 Proc. des ganzen Stammactiencapitals übersteigt, so kommen von diesem Ueberschusse nur zwei Dritttheile zur Vertheilung unter die Actionairs, das letzte Dritttheil wird an den Staat abgeführt, um nach seinem Ermessen zur Ausgleichung etwaiger Zinszuschüsse oder zum Ankaufe von Actien nach dem Tagescurse verwendet zu werden *). Die den Privat-Interessenten überlassenen 20,570 Actien Lit. B. werden durch allmälige Einlösung nach dem Nennwerthe von dem Staate erworben und außer Verkehr gesetzt. Hierzu werden von dem auf die Eröffnung der ganzen Bahn folgenden Jahre an jährlich 12,000 Thlr. und die Zinsen der bereits früher eingelösten Actien zu 3½ Procent verwendet. Die jährlich einzulösenden Actien bestimmt das Loos in einer am 1. Juli jedes Jahres stattfindenden Ausloosung. Sollte der Staat in Folge der übernommenen Zinsgarantie genöthigt sein, in 3 auf einander folgenden Jahren einen Zuschuß zu leisten, oder sollte der Zuschuß in einem Jahre 1 Procent des gesammten Stammactiencapitals übersteigen, so bleibt demselben die Befugniß vorbehalten, die Administration der ganzen Bahn und des Betriebes zu übernehmen.

Für den Fall, daß der Ertrag der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn nicht hinreichen sollte, um das Anlagecapital derselben mit 3½ Procent zu verzinsen, wird vom Staate aus dem ihm zustehenden dritten Theile des Ueberschusses über 5 Procent des Anlagecapitals der ältern Bahnstrecke und aus dem ihm rücksichtlich seines Antheils an den Stammactien Lit. B. zustehenden Gewinne über 3½ Procent dieser Actien (der eigentlichen Dividende) der nöthige Zuschuß geleistet. Zur Sicherung eines für die Deckung etwaiger Zinsausfälle ausreichenden Garantiefonds sammelt der Staat vom Betriebsjahre 1853 an alle ihm aus dem oberschlesischen Eisenbahn-Unternehmen zustehenden Dividenden und Superdividenden so lange selbst an, bis die neue Eisenbahn fünf Jahre hintereinander einen Reinertrag von wenigstens 3½ Procent aufgebracht haben wird. Mit diesem Zeitpunkte ist der Staat berechtigt, den angesammelten Fonds bis auf 200,000 Thlr. (die einen eisernen Garantiebestand bilden sollen) zu vermindern.

---

*) Für 1847 erhielt der Staat aus diesem Grunde 23,265½ Thlr., für 1848: 31,020⅔ Thlr., für 1850: 55,691 Thlr., für 1851: 89,671½ Thlr., für 1852: 149,452½ Thlr., für 1853: 189,535 Thlr. (excl. 62,770 Thlr. E.-B.-Steuer).

6) Verfassung.

Ordentliche **Generalversammlungen** finden jährlich im April oder Mai zu **Breslau** statt, wo die Gesellschaft ihr Domicil hat. In denselben haben nur die Besitzer von **10** und mehr Actien ein Stimmrecht, ferner geben **25, 45, 70, 100, 135, 175, 220, 270** Actien resp. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 Stimmen; auf **325** und mehr Actien kommen 10 Stimmen; mehr als 10 Stimmen kann ein einziger Actionair nicht in Anspruch nehmen. Repräsentirt und vertreten wird die Gesellschaft in ihren inneren und äußeren Rechten durch den **Verwaltungsrath**, welcher in 2 Sectionen, **Directorium** und **Ausschuß**, zerfällt. Jener wie dieser besteht aus 8 Mitgliedern und 8 Stellvertretern. Außerdem ist der Staat berechtigt, ein Mitglied des Verwaltungsraths zu ernennen, das in beiden Sectionen desselben Sitz und Stimme hat.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
			für Pers.	für Güter	außerd.	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
22. Mai bis 31. Decbr. 1842	139128	43023	52785	4553	1245	58583	28727	29856
1843	235150	177597	107136	19313	8605	135054	78442	56612
1844	250061	207360	121495	32527	8801	162823	90956	71867
1845	254373	300891	135547	61390	24668	221606	126274	95326
1846	388498	1443147	249397	246611	24463	520471	286763	233708
1847	403927	1754443	266576	348544	62019	677139	322901	354238
1848	376910	2109013	269061	440150	41696	750907	367763	383144
1849	363237	2351736	261146	450331	67841	779318	379335	399983
1850	405755	3619785	314485	575662	77363	967510	408471	559039
1851	330523	4216127	338378	636441	156788	1131607	461475	670132
1852	348782	6874126	345075	954187	151225	1450488	575324	875164
1853	......	....	......	......	......	1823168	605230	1217938

Von den angegebenen Ausgaben wurden aus dem Reservefonds gedeckt 1848: **11,467**, 1849: **11,411**, 1850: **12,381**, 1851: **30,897**, 1852: **104,320** Thlr.

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1842: **49**, 1843: **58**, 1844: **56**, 1845: **57**, 1846: **55**, 1847: **47¾**, 1848: **49**, 1849: **48¾**, 1850: **42¼**, 1851: **40¾**, 1852: **39⅔**, 1853: **33⅕** Procent.

8) Rentabilität.

Bis 1846 incl. wurden die Actien mit **4 Proc.** verzinst, außerdem aber für 1845 noch $\frac{3}{7}$ **Procent** Dividende gezahlt. — Seitdem werden den Actien beider Kategorien aus dem Reinertrage zunächst **$3\frac{1}{2}$ Procent** jährliche Zinsen in halbjährlichen Terminen gewährt und die noch verbleibenden Ueberschüsse zu einer **Dividende** verwendet. Zinsen und Dividenden zusammen betrugen für 1847: **6**, 1848: **$6\frac{1}{3}$**, 1849: **$5\frac{7}{12}$**, 1850: **7**, 1851: **8**, 1852: **10**, 1833: **10 Procent**. Dies giebt im Durchschnitt der Jahre 1845—1852 über **$6\frac{4}{5}$ Procent** oder seit Eröffnung der ganzen Bahn bis Myslowitz über **$7\frac{1}{2}$ Procent** jährlich.

9) Reservefonds.

Der vom Verwaltungsrath jedesmal festzusetzende Zuschuß zum Reservefonds darf in keinem Jahre mehr als **2 Procent**, der Reservefonds selbst ohne ausdrückliche Genehmigung des Staats in keinem Falle mehr als **20 Procent** des Anlagecapitals betragen. Ende 1851 betrug der Reservefonds **160,000 Thlr.** (dazu kamen aus der Einnahme des genannten Jahres 66,493 Thlr.), Ende 1852: **228,956 Thlr.** (Zugang im gedachten Jahre 165,988 Thlr.) Für 1853 wurden demselben **272,394 Thlr.** überwiesen.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:

44 Locomotiven (wovon 3 mit 8 Rädern, die andern mit 6 Rädern; 8 von Sharp Brothers in Manchester, 2 von Stephenson, 1 von Edm. Herrenkohl, 1 von Lindheim, die andern 32 von Borsig in Berlin);

69 Personenwagen;

836 andere Wagen.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 36.

49. K. K. Oesterreichische Staatseisenbahnen.

1) Länge und Bahnlinie.

Die österreichischen Staatseisenbahnen — mit Ausnahme der italienischen — zerfallen in folgende Linien:

a) **nördliche Staatsbahn**, von **Olmütz** über Böhmisch-Trübau nach **Prag**, von **Brünn** bis Böhmisch-Trübau und von **Prag** bis zur sächsischen Grenze bei Niedergrund in der Richtung nach **Dresden**, zusammen **64⅓** Meilen lang (vollständig im Betriebe); beschlossen ist die Anlegung einer Zweigbahn von Außig nach Teplitz;

b) **südliche Staatsbahn**, von **Wien** über Gloggnitz, Mürzzuschlag, Gratz, Cilly und Laibach nach **Triest**, **77⅔** Meilen lang (im Betriebe mit Ausnahme der Strecke von Gloggnitz bis Mürzzuschlag über den Semmering und der Strecke von Laibach bis Triest);

c) **östliche Staatsbahn**, von der preußischen Grenze bei **Myslowitz**, wo die oberschlesische Bahn endigt, bis **Krakau** mit einer Anschlußbahn von Sczakowa nach Maki zur Warschau-Wiener Bahn, **9** Meilen (im Betrieb); projectirt, resp. gebaut werden Bahnen von Sczakowa nach Oswiecim, von Krakau nach Bochnia mit Flügelbahnen nach Wieliczka und Nepolowitz und von Bochnia nach Debica, zusammen **20** Meilen lang;

d) **südöstliche Staatsbahn**, von **Marchegg** über Preßburg, Pesth, Szolnok nach **Debreczin** mit Zweigbahnen von Czegled über Szegedin nach Temeswar und von Püspök-Ladany nach Groß-Wardein, **100¾** Meilen (im Betrieb von Marchegg bis Szolnok und von Czegled bis Szegedin, 60 Meilen); hierzu kommt eine 1854 zu vollendende Bahn von Mohacz über Fünfkirchen bis zu den dortigen Steinkohlengruben;

e) **Wiener Verbindungsbahn**, ¾ Meilen (erst im Bau);

f) **westliche Staatsbahn**, von **Bruck** a. d. Mur (Station der südlichen Staatsbahn zwischen Mürzzuschlag und Gratz) bis zur bayerischen Grenze bei **Salzburg** und von **Linz** bis zur bayerischen Grenze bei Schärding in der Richtung nach **Regensburg**, zusammen gegen **40** Meilen (erst im Bau);

g) **Tyroler Staatsbahn**, von der bayerischen Grenze bei **Kufstein** bis **Innsbruck** und von **Verona** bis **Botzen**, $29\frac{2}{3}$ Meilen, wovon über 5 Meilen in Italien (erst im Bau);

h) **croatische Staatsbahn**, von **Steinbrück** (Station der südlichen Staatsbahn zwischen Cilly und Laibach) bis **Agram**, 10 Meilen (erst im Bau);

i) **italienische Verbindungsbahn**, von **Nabresina** (Station der südlichen Staatsbahn zwischen Laibach und Triest) bis **Palma-nuova**, $4\frac{3}{5}$ M. (erst projectirt) zum Anschluß an eine von Palma-nuova über Udine nach Treviso zu erbauende Bahn.

Im Betrieb sind gegenwärtig in Deutschland **$118\frac{1}{5}$**, in Ungarn **60**, in Galizien **9** Meilen (außerdem in Italien 32 Meilen).

Die Stationen und Anhaltepunkte der eröffneten deutschen Strecken sind:

a) auf der Nordbahn, aa) zwischen **Olmütz** und Böhmisch-Trübau: Stephanau, Littau, Müglitz, Lukawetz, Hohenstadt, Hochstein, Budigsdorf, Landskron, Rudelsdorf; bb) zwischen **Brünn** und Böhmisch-Trübau: Adamsthal, Blansko, Skalitz, Brüsau, Zwittau; cc) zwischen Böhmisch-Trübau und **Prag**: Wildenschwert, Chotzen, Hohenmauth, Uhersko, Pardubitz, Przelautsch, Elbe-Teinitz, Neu-Kolin, Tatetz, Böhmisch-Brod, Auwall, Biechowitz; dd) zwischen **Prag** und der sächsischen Grenze: Bubenecz, Rostok, Libschitz, Kralup, Weltrus, Melnik, Unter-Berkowitz, Wegstädtl, Raudnitz, Theresienstadt, Lobositz, Salesl, Außig, Nesterschitz, Bodenbach (hier endet die österreichische und beginnt die sächsische Eisenbahnverwaltung);

b) auf der Südbahn, aa) zwischen **Wien** und **Gloggnitz**: Matzleinsdorf, Meidling, Hetzendorf, Atzgersdorf, Liesing, Perchtoldsdorf, Brunn, Mödling, Guntramsdorf, Gumpoldskirchen, Pfaffstetten, Baden, Vöslau, Kottingbrunn, Leobersdorf, Solenau, Felixdorf, Theresienfeld, Neustadt, St. Egidienkirchen, Neunkirchen, Ternitz, Pottschach; bb) zwischen **Gloggnitz** und **Mürzzuschlag**: Peyerbach, Eichberg, Klamm, Breitenstein, Semmering, Spital; cc) zwischen **Mürzzuschlag** und **Laibach**: Langenwang, Krieglach, Kindberg, Marein, Kapfenberg, Bruck, Bärnegg, Mixnitz, Frohnleiten, Peggau, Klein-Stübing, Gradwein, Judendorf, **Gratz**; — Kalsdorf, Wildon, Lebring,

Leibnitz, Ehrenhausen, Spielfeld, Pößnitz, Marburg, Kranichsfeld, Pragerhof, Pöltschach, Ponigl, St. Georgen, **Cilly**; — Markt-Tüffer, Römerbad, Steinbrück, Hrastnigg, Trifail, Sagor, Sava, Littay, Kreßnitz, Laase, Salloch.

2) Beschreibung der Bahn.

Sämmtliche Bahnen haben im Allgemeinen nur einfaches Geleise, doch ist der Unterbau fast überall für Doppelbahn berechnet, indem die Kronenbreite bei Dämmen **25**, bei Einschnitten **24** Fuß beträgt. Die Schienen sind größtentheils hochkantige, welche in gußeisernen Stühlen auf Querschwellen ruhen und pr. Fuß 11½ — 12 Pfd. wiegen. Jedoch sind die Auswechselungen der älteren schwachen gegen neue starke Schienen überall im Gange, und es wird beabsichtigt, während der nächsten 3 Jahre die hochkantigen Schienen ganz und die schwachen breitbasigen so viel als möglich zu entfernen und dafür allenthalben starke breitbasige von 20¾ Pfd. pr. Fuß in Anwendung zu bringen.

Was die allgemeinen Bauverhältnisse der am 31. October 1852 im Betriebe befindlichen österreichischen Staatsbahnen betrifft, so kommt das größte Steigungsverhältniß (1 auf 100) auf der östlichen Staatsbahn vor. Die Steigungen **1** auf **100** bis **1** auf **130** finden sich auf der südlichen Staatsbahn; die Steigung **1** auf **150** ist auf allen häufig. (Auf den italienischen Bahnen ist die größte Steigung 1 auf 176.) Im Ganzen betrug auf allen vor dem gedachten Tage eröffneten österreich. Staatsbahnen die Länge der Steigungen **138**, die Länge der horizontalen Linien **50¾** Meilen. Der höchste Punkt der südlichen Staatsbahn ist die Station Mürzzuschlag, welche **1195** Fuß höher liegt, als die Station Laibach, und **1501** Fuß höher als der tiefste Punkt, die Station Steinbrück. Auf der nördlichen Staatsbahn ist Lotschnau der höchste Punkt und liegt **998** Fuß höher als die Endstation Bodenbach, unweit der sächsischen Grenze, sowie **791** Fuß höher als Brünn. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt **100** Klafter oder **600** Fuß und kommt auf der südlichen Staatsbahn vor. Auf allen österreichischen Staatsbahnen waren am oben genannten Tage **27** Procent krumme und **73** Procent gerade Linien.

Im Einzelnen ist über die verschiedenen Bahnstrecken, namentlich über die vorkommenden größern Kunstbauten, noch Folgendes zu bemerken.

A. Nördliche Staatsbahn.

a) **Zwischen Olmütz und Prag** sind die größten Bauwerke des Unterbaues: drei Tunnels, bei Triebitz, **1608** Fuß lang, bei Chotzen, **786** Fuß lang, und bei Budigsdorf, **480** Fuß lang; eine **330** Fuß lange Brücke über die March bei Morawiczan; 17 Brücken über die Sazawa zwischen Hohenstadt und Budigsdorf; 6 Brücken über die stille Adler zwischen Wildenschwert und Chotzen; drei größere Viaducte bei Wale, Elbe-Teinitz und Auwal.

b) **Zwischen Brünn und Trübau** kommen 10 Tunnels von zusammen **7200** Fuß Länge, 22 Brücken über die Zwittawa im Adamsthal und ein Viaduct bei Brünn von 43 Bogen und **1068** Fuß Länge vor.

c) **Zwischen Prag und der sächs. Grenze** ist die schwierigste Strecke die zwischen Prag und Kralup, wo die Bahn mittelst eines großen Viaductes und zweier Brücken die Vorstadt Carolinenthal, die Hetzinsel und zwei Moldauarme überschreitet. Bei der Endstation Bodenbach kommt ein kleiner Tunnel vor.

B. Südliche Staatsbahn.

a) **Von Wien bis Gloggnitz.** Von dieser Strecke haben etwa **6½ Meilen doppeltes Geleise.** Die Schienen sind breitbasige, größtentheils pr. Fuß 15 Pfd. schwer, und liegen auf Lang- und Querschwellen von Eichen- und Lerchenholz. Horizontal ist nur etwa ½ Meile. Das Steigen beträgt im Ganzen **829⅗**, das Fallen **90** Fuß, die stärkste Steigung **1** auf **130**. — Die Erdarbeiten waren großentheils sehr bedeutend; die Dämme sind bis **45** Fuß hoch, die Einschnitte bis **36** Fuß tief. An Kunstbauten kommen 455 vor, worunter 128 Wegübergänge (45 unter und 16 über der Bahn), 32 Brücken, 127 Canäle und Durchlässe, 107 Brücken und Canäle seitwärts der Bahn, und ein Tunnel. Der letztere geht durch den Katzbüchel im Weingebirge unweit Gumpoldskirchen und ist **522** Fuß lang, **24** Fuß hoch, **28** Fuß weit.

b) **Von Gloggnitz bis Mürzzuschlag.** Diese den Semmering überschreitende Strecke ist zwar nur **5⅖** Meilen lang, aber vielleicht die schwierigste Eisenbahnstrecke in Europa. Sie ersteigt von Gloggnitz aus bis zum Rücken des Semmerings (welcher 3120 Fuß über der Meeresfläche liegt) **1475** Fuß und fällt dann bis Mürzzuschlag um

697½ Fuß. Das durchschnittliche Gefälle beträgt auf jener Strecke 1 auf 62, auf dieser 1 auf 55, das Steigungsmaximum 1 auf 40. Das größte Bauwerk ist ein auf der Grenze zwischen Oesterreich und Steyermark vorkommender Tunnel von 4680 Fuß Länge; außerdem kommen noch 9 kleinere Tunnels, zusammen über 5600 F. lang, und 22 bedeutende Brücken und Viaducte vor, von denen zwei eine Höhe von 156 Fuß haben, einer eine Höhe von 120 Fuß hat.

c) **Von Mürzzuschlag bis Laibach.** Diese Strecke ist ebenfalls reich an großen Schwierigkeiten und bedeutenden Bauwerken. Von letzteren stehen folgende obenan: zahlreiche Stütz- und Wandmauern bei Elisensruhe, Kindberg u. s. w.; eine 1146 Fuß lange Bogenstellung an der Badlwand, zwischen Frohnleiten und Feistritz, mittelst welcher die Landstraße über der Eisenbahn hinläuft; 7 Brücken über den Mürzfluß, eine Brücke über den Murfluß bei Peggau; ein Tunnel bei St. Egidien, 600 Fuß lang; ein Viaduct über das Thal der Pößnitz, 46 Bogen; ein Tunnel bei Marburg, 840 Fuß lang; eine Brücke bei Marburg über die Drau; ein Tunnel vor St. Georgen, 741 Fuß lang. — Zwischen Cilly und Laibach kommen 3 Brücken über den Sannfluß, eine über die Sau bei Poganet und 5 Tunnels, zusammen 2340 Fuß lang, vor.

d) **Von Laibach bis Triest.** Diese noch nicht vollendete Strecke ist nach der über den Semmering die schwierigste auf der ganzen Südbahn oder vielmehr auf allen österreichischen Eisenbahnen. Sie geht über Adelsberg, überschreitet den Karst und läuft zuletzt auf eine längere Strecke längs der Meeresküste hin. Sie ersteigt eine Höhe von 1900 F. über der Meeresfläche mit einem Steigungsmaximum von 1 auf 60, und enthält 28 Viaducte von 11,552 Fuß Länge, worunter zwei 138 Fuß hoch sind, sowie 5 Tunnels von zusammen 5946 Fuß Länge (der längste ist 1560 Fuß lang). Die Vollendung dieser Strecke ist 1854 zu erwarten.

3) Geschichte.

Durch Cabinetsschreiben vom 25. Nov. 1837 wurde der Staatsverwaltung zwar das Recht, Eisenbahnen zu erbauen oder zu betreiben, vorbehalten, aber zugleich erklärt, daß davon im gegenwärtigen Zeitpunkte kein Gebrauch gemacht werden sollte. (Allerhöchster Entschluß

vom 29. Decbr. 1837 und 18. Juni 1838.) Ende 1841 (allerhöchste Entschließung vom 19. Decbr.) wurden jedoch die Linien von Wien über Prag nach Dresden, von Wien nach Triest, sodann eine in der Richtung nach Bayern und die von Venedig über Mailand nach dem Comer See unbeschadet der von Privat-Unternehmungen bereits erworbenen Privilegien für Staatsbahnen erklärt und eine General-Direction für die Staatseisenbahnen eingesetzt. Anfang September 1842 begann der Bau in der Richtung nach Prag und Triest, nachdem eine allerh. Entscheidung vom 3. Aug. 1842 bestimmt hatte, daß vorläufig von Olmütz nach Prag und von Mürzzuschlag nach Triest gebaut werden, die erstere Bahn aber eine Zweigbahn von Trübau nach Brünn erhalten sollte. In Bezug auf die Bahn nach Dresden wurde durch Ministerialerklärungen vom 30. Juli und 9. August 1842 (ausgewechselt zu Wien am 15. August deff. J.) eine Uebereinkunft zwischen der österreichischen und sächsischen Regierung geschlossen, worin Niedergrund als Anschlußpunkt bezeichnet war. Am 27. Febr. 1845 wurde die Anlegung einer galizischen Eisenbahn von Bochnia (als dem Endpunkte der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn) nach Lemberg und von da nach Brody und Czernowitz befohlen. Anfang 1850 kaufte die Regierung die von einer Actiengesellschaft gebaute, noch unvollendete ungarische Centralbahn an sich, indem sie die in Privathänden befindlichen 32,000 Actien, im Nennwerthe von 8 Mill. Fl. C.-M., durch 4procentige Staatsschuldverschreibungen von gleichem Nennwerthe einlöste und außerdem 11,000 Stück 4proc. Metalliques ausgab, was zusammen 18,604,102 Fl. ausmacht (die Generalversammlung am 7. Decbr. 1849 genehmigte die gestellten Bedingungen und der betreffende Vertrag wurde am 7. März 1850 abgeschlossen). Vom 1. Januar 1851 an übernahm die Regierung auch die Krakau-oberschlesische Bahn und gewährte dafür 1,792,900 Thlr. in 4procentigen Obligationen à 100 Thlr. Am 19. Juli 1851 wurde ein Vertrag mit Bayern ratificirt, durch welchen Bayern sich verpflichtete, von München über Rosenheim bis an die österreichische Grenze bei Salzburg, ferner von Rosenheim an die österreichische Grenze bei Kufstein, endlich von Nürnberg über Regensburg bis an die österreichische Grenze zu bauen, Oesterreich aber sich verbindlich machte, die gedachten Bahnen von der Grenze bis Bruck a. d. Mur, bis Innsbruck und bis Linz, resp. Wien fortzusetzen. Im Jahre 1853 kam der Ankauf der Wien-Gloggnitzer Bahn (s. **Wien-Raab**) zu Stande, welche letztere am 1. Oct. deff. J. in den Besitz des Staates übergegangen ist.

Die Eröffnung der Staatsbahnen (ausschließlich der italienischen) ist in folgenden Abschnitten erfolgt: *)

* 15. Mai 1841 von Baden bis Wiener-Neustadt,
* 29. „ „ „ Mödling bis Baden,
* 20. Juni „ „ Wien bis Mödling,
* 24. Oct. „ „ Wiener-Neustadt bis Neunkirchen,
* 5. Mai 1842 von Neunkirchen bis Gloggnitz,
23. Octbr. 1844 von Mürzzuschlag bis Gratz,
24. Aug. 1845 von Olmütz bis Prag,
* 28. Sept. „ „ Mödling bis Laxenburg,
2. Juni 1846 von Gratz bis Cilly,
* 15. Juli „ „ Pesth bis Waizen,
* 20. August 1847 von Wiener-Neustadt bis Katzelsdorf,
* 17. Septbr. „ „ Pesth bis Szolnok,
* 13. Octbr. „ „ Myslowitz bis Krakau,
* 20. August 1848 von Marchegg bis Preßburg,
1. Januar 1849 von Brünn bis Böhmisch-Trübau,
16. Septbr. „ „ Cilly bis Laibach,
1. Juni 1850 von Prag bis Lobositz,
1. Oct. „ „ Lobositz bis Außig,
15. „ „ „ Waitzen bis Gran,
16. Decbr. „ „ Gran bis Preßburg,
6. April 1851 von Außig bis Bodenbach,
3. Septbr. 1853 von Czegled bis Felegyhaza,
4. März 1854 von Felegyhaza bis Szegedin.

Am 23. Octbr. 1853 fand die erste Probefahrt über den Semmering (von Gloggnitz bis Mürzzuschlag) statt.

4) Anlagecapital.

Die gesammten Bau- und Einrichtungskosten einschließlich der Ablösungen der Privatbahnen bis Ende 1853 betragen **202,851,921 Fl.** C.-M. und vertheilen sich folgendermaßen:

---

*) Diejenigen Bahnstrecken, die als Privatbahnen eröffnet wurden und erst später in den Besitz des Staates übergingen, sind durch ein vorgesetztes * bezeichnet.

a) Wiener Verbindungsbahn **1,412,737** Fl.;
b) Nordbahn **44,677,114** Fl.;
c) Südbahn **70,327,208** Fl. (wor. Wien-Gloggnitz 17,563,205 Fl., Gloggnitz-Mürzzuschlag 15,114,480 Fl., Mürzzuschlag-Laibach 34,252,077 Fl., Laibach-Triest 3,397,446 Fl.);
d) Südostbahn **26,245,127** Fl.;
e) kroatische Bahn **37,985** Fl.;
f) Ostbahn **3,997,454** Fl.;
g) Westbahn **80,393** Fl.;
h) italienische Bahnen **35,525,893** Fl.;
i) Dotation für 1853: **20,548,000** Fl.

5) Frequenz und Einnahme.

a) Nordbahn. 1845 (4 Monate): 80,687 Personen, 34,524 Ctr., Einnahme **197,462** Fl. C.-M.; 1846: 314,883 Pers., 1321362 Ctr., Einnahme **1,084,531** Fl. C.-M.; 1847: 320,966 Personen, Einnahme **1,213,831** Fl. C.-M.; 1848: 314,520 Pers., Einnahme **1,039,850** Fl. C.-M.; 1849: 459,568 Personen, Einnahme **1,527,261** Fl. C.-M.; 1852: 1,034,880 Pers., 8,984,017 Ctr., Einnahme **4,179,194** Fl., Ausgabe **3,051,867** Fl. C.-M.

In der ersten Zeit (4 Jahre 8 Monate lang) war der Betrieb an die Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft verpachtet; die Einnahme betrug in dieser Zeit **5,478,841** Fl., wovon aber nur **237,822** Fl. als reine Einnahme in die Staatscasse geflossen sind. In Folge der allerhöchsten Entschließung vom 8. Decbr. 1849 hat der Staat diese und die südliche Staatsbahn in eigene Regie genommen.

b) Südbahn. 1844 (vom 23. Oct. an) und 1845: 338,753 Personen, 847,631 Ctr., Einnahme **396,420½** Fl. Conv.-M.; 1846: 401,098 Personen, 1,590,854 Ctr., Einnahme **801,485** Fl. C.-M.; 1847: 495,091½ Personen, Einnahme **1,283,387** Fl. C.-M.; 1848*): 562,775 Pers., 2,619,179 Ctr., Einnahme **1,354,678** Fl. C.-M.; 1849: 598,250 Personen, Einnahme **1,275,929** Fl. C.-M.; 1852: 788,656 Pers., 7,223,051 Ctr., **3,212,312** Fl. C.-M., Ausgabe **2,362,872** Fl. C.-M.

---

*) Vom 1. November 1847 bis 31. October 1848.

Auch der Betrieb dieser Bahn war in der ersten Zeit, 6 Jahre 7½ Monate lang, verpachtet, und zwar an die Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft. In dieser Zeit betrug die Einnahme **9,233,508** Fl., die Ausgabe aber **7,939,392** Fl. C.-M. oder 85⅕ Proc. der Einnahme.

c) Südöstl. Staatsbahn. 1852: 837,316 Pers., 5,496,177 Ctr., Einnahme **3,250,371** Fl. C.-M., Ausgabe **2,207,063** Fl. C.-M.

d) Oestliche Staatsbahn. 1848: 69,535 Pers., 353,627 Ctr., Einnahme **114,791** Fl. C.-M.; 1849: 101,671 Personen, Einnahme **300,320** Fl. C.-M.; 1852: 81,241 Personen, 847,207 Ctr., Einnahme **192,200** Fl. C.-M., Ausgabe **143,515** Fl. C.-M.

6) Betriebsmaterial.

Am Schluß des Verwaltungsjahres 1852 (am 31. Octbr.) hatten die österreichischen Staatsbahnen folgenden Effectivstand von Transportmitteln:

	Nördliche St.-Bahn	Südliche St.-Bahn	Südöstliche St.-Bahn	Oestliche St.-Bahn	Zusammen
Locomotiven	119	84	77	8	288
Tender	91	74	73	8	246
Personenwagen ..	122	91	105	18	336
Lastwagen	797	582	629	91	2099

(Außerdem waren auf den italienischen Staatsbahnen vorhanden: 62 Locomotiven, 54 Tender, 147 Personen- und 393 Lastwagen, sodaß sich für alle österreichischen Staatsbahnen ein Effectivstand von 350 Locomotiven, 30 Tendern, 483 Personen- und 2492 Lastwagen herausstellt.)

Im Verwaltungsjahre 1853 sind hinzugekommen: 48 Locomotiven, 60 Tender, 895 Last- und 18 Conducteurwagen, welche bereits 1852 bestellt wurden; außerdem der größte Theil der Transportmittel der Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft (s. Wien-Raab).

Zum Betriebe der Semmeringbahn sind vorläufig 26 Locomotiven (16 bei Cockerill in Belgien und 10 bei Keßler in Eßlingen) bestellt.

50. Pfälzische Ludwigsbahn (Ludwigshafen-Bexbach; Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: gegen **18** Meilen, wovon fast **1¼** Meilen auf die Zweigbahn nach Speyer und **2⅔** Meilen auf die Zweigbahn von Ludwigshafen bis an die großherzoglich hessische Grenze bei Worms kommen. Die Bahn beginnt in **Ludwigshafen** am linken Ufer des Rheins, Mannheim gegenüber, geht von da über Mutterstadt nach Schifferstadt, von wo links die Zweigbahn nach **Speyer** abgeht, dann über die Stationen Böhl, Haßloch, Neustadt, Lambrecht-Grevenhausen, Neidenfels, Weidenthal, Frankenstein, Hochspeyer, Kaiserslautern, Landstuhl, Hauptstuhl, Bruchmühlbach, Homburg (von wo eine Zweigbahn nach Zweibrücken gebaut wird), **Bexbach** nach der preußisch-bayerischen Grenze, wo sie sich an die königl. preuß. Saarbrücker Eisenbahn anschließt. Von Ludwigshafen geht eine Zweigbahn über Frankenthal nach der hessischen Grenze bei Worms zum Anschluß an die hessische Ludwigsbahn.

2) Beschreibung der Bahn*).

Die ganze Bahn hat nur ein Geleise. Die Schienen sind plattfüßige, wiegen zum größten Theile pr. Fuß 21 Pfund (nur auf den Seitenbahnen liegen leichtere, pr. Fuß 13 Pfd. schwer) und liegen auf gußeisernen Stühlen und Querschwellen von Eichenholz (198,263 Stück). Die Kronenbreite beträgt auf Dämmen und in Einschnitten **8** Meter für doppelte Spur. Horizontal sind **5368**, von Bexbach aus steigend **7663**, fallend **15,292** preuß. Ruthen; im Ganzen beträgt die Steigung **83¼**, der Fall **586½** Fuß, das Maximum der Steigung **1** auf **130**. Die geraden Strecken betragen zusammen **22,046** Ruthen oder **11** M. Von der preußischen Grenze bis zur Wasserscheide bei Hochspeyer kommen 19 Curven von **4088** R., von Hochspeyer bis Neustadt 36 Curven von **3518** R., von Neustadt bis zum Rhein 7 Curven von **1073** R. vor.

---

*) Bezieht sich nicht auf die Zweigbahn von Ludwigshafen nach Worms.

Zur Herstellung des Planums der Bahn wurden **2,683,400** Cubikmeter Erde und **789,600** Cubikmeter Felsen abgetragen und bewegt.

Auf der Bahnstrecke zwischen Kaiserslautern und Neustadt (noch nicht $4\frac{1}{2}$ M.) mußten 12 Tunnels erbaut werden, deren Benennungen und Längen folgende sind: Heiligenberg, **1347** Meter; Franzosenwoog, **79** Meter; Schloßberg, **$216\frac{3}{4}$** Meter; Kehre, **300** Meter; Eisenkeil, **$64\frac{1}{4}$** Meter; Köpfl, **$157\frac{3}{4}$** Meter; Gipp, **$216\frac{1}{4}$** Meter; Mainzerberg, **212** Meter; Schönberg-Langeck, **365** Meter; Retschbach, **$195\frac{1}{4}$** Meter; Lichtesteiner Kopf, **114** Meter; Wolfsberg, **321** Meter. Die Gesammtlänge derselben beträgt daher **$3588\frac{1}{2}$** Meter.

Außerdem wurden 146 Brücken und Viaducte und 327 Durchlässe ausgeführt, doch kommt keine Brücke von Bedeutung vor. Besonders kostspielig war aber die Anlegung von Stützmauern, die auf eine Länge von **9381** Meter ausgeführt werden mußten, um die Bahn gegen das Abrutschen steiler Berghänge zu schützen.

Die Bahn überschreitet 14 Staats- und Cantonalstraßen, 115 Gemeinde- und Feldwege, 34 Fußpfade. Außerdem mußten an 18 Stellen Staats- und Cantonalstraßen auf eine Gesammtlänge von **3448** Meter oder etwa $\frac{1}{2}$ Meile verlegt werden.

3) Geschichte.

Der Prospect erschien 1836. Die Gesellschaft bildete sich zufolge der die Statuten enthaltenden Notariatsurkunde vom 30. März 1838 unter dem Namen „bayerische Eisenbahngesellschaft der Pfalz-Rheinschanz-Bexbacher Bahn" und erhielt Concession am 19. April 1838. Am 12. Juni dess. J. wurden durch Beschluß des Verwaltungsraths die Ingenieurs Strauß und Hummel mit den Vorarbeiten beauftragt. Am 14. Decbr. 1842 wurde eine Zinsengarantie des Staates von **4 Procent** auf 25 Jahre zugesagt, deren Bedingungen die Generalversammlung am 6. und 7. Februar 1843 mit einigen Modificationen annahm. Am 10. Juli dess. J. nahmen die Stände das betreffende Gesetz an. Am 24. April 1844 wurde die Actienzeichnung geschlossen; im Mai dess. J. erhielt die Bahn den Namen „pfälzische Ludwigsbahn". Im April 1845 begann der Bau unter Leitung des Ober-Ingenieurs Baurath Denis. Die einzelnen Strecken wurden in folgenden Fristen eröffnet: 1) am 11. Juni 1847 von Neustadt bis Ludwigshafen und Speyer; 2) am 1. Juli 1848 von Kaiserslautern bis Homburg; 3) am

2. Decbr. deſſ. J. von Kaiserslautern bis Frankenſtein; 4) am 6. Juni 1849 von Frankenſtein bis Neidenfels und von Homburg bis Bexbach; 5) endlich am 25. Auguſt 1849 die letzte Strecke von Neuſtadt bis Neidenfels. Im Jahre 1849 (durch den Vertrag vom 8/9. Nov. 1849) übernahm die Geſellſchaft proviſoriſch auch den Betrieb der Strecken der königl. preuß. Saarbrücker Eiſenbahn von Bexbach bis Neunkirchen und zu den Kohlengruben Reden und Heinitzgrube.

In Folge eines mit dem königlich bayeriſchen Staatsärar am 11. Juni 1852 abgeſchloſſenen Vertrags beſchloß die Geſellſchaft am 19. Juli deſſ. J., den Bau und Betrieb der Bahn **von Ludwigshafen über Frankenthal bis zur heſſiſchen Grenze bei Worms** als eines integrirenden Beſtandtheils ihrer Bahn zu übernehmen. (Conceſſion ertheilt 11. Octbr. deſſ. J.) An demſelben Tage beſchloß ſie, zum Behuf des Baues einer Eiſenbahn von Neuſtadt an die franzöſiſche Grenze bei Weißenburg die Bildung einer neuen Geſellſchaft zu übernehmen, die vorläufig unter die Verwaltungs-Organe der pfälziſchen Ludwigsbahn geſtellt wird. Die erſtgedachte Bahnſtrecke wurde am 15. Novbr. 1853 eröffnet.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **9,459,000** Fl. rh. in Actien à **500** Fl. (Das anfängliche Capital von 5½ Mill. Fl. wurde durch Beſchluß der Generalverſammlung am 7. Febr. 1843 auf 8 Mill. Fl. erhöht. Doch iſt auch dieſe Summe, namentlich wegen der Zweigbahn bis zur heſſiſchen Grenze, überſchritten worden. Im März 1850 waren 17,011 Actien im Betrag von 8,505,500 Fl., im März 1853 aber 18,918 Actien im Betrag von 9,459,000 Fl. in Umlauf*).

2) Prioritätsanleihen: **2,500,000 Fl. rh.** zu **5** Proc., nämlich: a) **2,000,000** Fl. nach Beſchluß der Generalverſammlung vom 6. Juni 1848, genehmigt 26. Octbr. deſſ. J.; b) **500,000** Fl. nach Beſchluß der Generalverſammlung vom 26. Juni 1850 (vom Staate vorgeſchoſſen).

---

*) In dem Protokolle über die Generalverſammlung vom 8. März 1853 iſt Seite 14 die Summe der Actienzahlungen bis zum 30. September 1852 zu 8,471,895 Fl. angegeben, S. 31 aber die Summe der pro 18$\frac{5}{12}$ verausgabten Zinſen des Actiencapitals zu 4 Procent zu 340,330 Fl., was einem Actiencapital von 8,508,250 Fl. entſpricht. Hierin liegt ein offenbarer Widerſpruch.

Die gesammten Anlagekosten betragen daher bis jetzt etwa **12 Mill.** Gulden oder pr. Meile **380,000** Thlr.*).

5) Verhältniß zum Staate.

Die Dauer der Gesellschaft ist auf eine Betriebs- und Benutzungszeit von 99 Jahren (vom Tage der Vollendung der ganzen Bahn gerechnet) beschränkt, nach deren Ablauf die Bahn sammt Zubehör (jedoch ohne Transportmittel, Gesellschaftsgebäude und Mobiliarvermögen) in das Eigenthum des bayerischen Staats übergeht. Finden sich dann die zum Bahnbetrieb erforderlichen Inventarienstücke in brauchbarem Zustande und will der Staat sie übernehmen, so wird dafür eine schiedsrichterlich zu bestimmende Vergütung geleistet. Am 25. August 1843 hat der Staat auf 25 Jahre von Vollendung der Bahn an einen **jährlichen Zinsertrag von 4 Procent gewährleistet.** Nach Ablauf der Gewährschaftszeit steht der Regierung — falls sie diesen Entschluß ein Jahr vorher der Gesellschaft angekündigt hat — das Recht zu, das Eigenthum der Bahn sammt Zubehör durch Vergütung des Anlagecapitals abzulösen.

6) Verfassung.

In den **Generalversammlungen** sind die Actionairs in folgendem Verhältniß stimmberechtigt: **1—5** Actien mit einer Stimme, **6—10** Actien mit 2, **11—20** Actien mit 3, **21—30** Actien mit 4 u. s. w., **91—100** Actien mit 11 Stimmen und dann steigend für weitere **25** Actien jedesmal mit einer Stimme bis zu einem Maximum von 20 Stimmen.

Außerdem wird die Gesellschaft durch den **Verwaltungsrath** und die **Direction** vertreten. Der erstere bestand früher aus 18 Mitgliedern und 6 Ersatzmännern, die zur Hälfte von der Regierung und zur Hälfte von der Gesellschaft, nach Ablauf der Garantiezeit aber von der Gesellschaft allein gewählt werden sollten. Seit der Vereinigung mit der Neustadt-Weißenburger Eisenbahngesellschaft wurde aber der Verwaltungsrath um **6 Mitglieder vermehrt, worunter 3 von den** Actionairs der neuen Gesellschaft, **3 von der Regierung gewählt.**

*) Die Generalversammlung am 20. Februar 1854 genehmigte die Vermehrung des Actiencapitals der Gesellschaft um 2,100,000 Fl. behufs der allmäligen Anlage eines zweiten Schienengeleises.

Die Direction besteht aus einem Director und einem Stellvertreter desselben.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Kohlen	Einnahme für Pers.	für Güter	für Kohlen	außerdem	zusammen	Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
		Centner	Centner	fl. rh.	fl. rh.	fl. rh.	fl. rh.	fl. rh.	fl. rh.	fl. rh.
11. Juni bis 31. Dec. 1847	205395	42754	....	67824	3845	......	355	72024	43905	28119
1848*)	404213	64585½	55760	128558	7289	4278	1203	141329	92748	48581
1849*)	484545	148613	800984	163356½	27834	81280	1291	273761	154764	118997
1. Januar bis 30. Sept. 1850	391832	308249	1080880	156147	54461	115092	5822	331522	160212	170310
1. Octbr. 1850 bis 30 Sept. 1851	494815	1000457	2153600	210483½	112375	291848	7650½	622357	253605	368752
1851/52	409008	1098728	2722000	221099½	150768	363411	10215½	745494½	256793½	488701
1852/53	430201	2026867	3833280	241661	266380	520595	60427	1089063	336585	752478

*) Kalenderjahr.

Nach Procenten der Brutto=Einnahme betrug die Betriebs=Ausgabe 1848: **65**$\frac{3}{5}$, 1849: **56**$\frac{1}{2}$, 1850: **48**$\frac{3}{10}$, 18$\frac{50}{51}$: **40**$\frac{3}{4}$, 18$\frac{51}{52}$: **34**$\frac{1}{2}$, 18$\frac{52}{53}$: **30**$\frac{9}{10}$ Procent.

8) Rentabilität.

Außer den vom Staat garantirten **4 Procent** Zinsen haben die Actionairs bis zum Jahre 1853 incl. noch keine Dividenden bezogen. Zur Erstattung der in Folge dieser Garantie von der Regierung zu leistenden Zuschüsse sollte bei einem mehr als **4 Procent** betragenden Reinertrag eines Jahres das **5te Procent** zurückgelegt, der Mehrbetrag aber zur Verfügung der Gesellschaft als Superdividende gestellt werden und die Reservirung dieses 5ten Procents so lange fortdauern, bis die von der Regierung geleisteten Zuschüsse vollständig vergütet wären. Diese Bestimmung kommt für jetzt nicht zur Ausführung. Die Zuschüsse des Staats zur Deckung der Zinsen betrugen für 18$\frac{49}{50}$: **109,253**, für 18$\frac{50}{51}$: **52,970**$\frac{1}{2}$ Fl.; dies gab ein Deficit von **162,223**$\frac{1}{2}$ Fl., das sich jedoch durch den Ueberschuß des folgenden Jahres auf **113,545 Fl.** verminderte. Im Jahre 1854 wurde dieser Vorschuß zurückgezahlt und aus dem Reinertrag des Jahres 18$\frac{52}{53}$ außer **4 Procent** Zinsen noch eine Dividende von **1**$\frac{3}{5}$ Procent vertheilt.

9) Reservefonds.

Zur Bildung eines Reservefonds sollen nach Vollendung der Bahn jährlich **5 Procent** der reinen Einnahme verwandt werden. Am 20. Februar 1854 wurden dem Reservefonds — der damit erst begründet wurde — **9994 Fl.** überwiesen.

10) Betriebsmaterial.

Im März 1853 waren vorhanden:

21 Locomotiven (8 für Personen=, 12 für Güterzüge; — 8 von Keßler in Karlsruhe, 8 von Maffei in München, 4 von Regnier Poncelet in Lüttich);

20 Tender;

80 Personenwagen mit 2969 Plätzen;
55 Gepäck-, Equipage- und Viehwagen;
492 Kohlenwagen.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 37.

Pfälzische Maximiliansbahn, siehe Neustadt-Weißenburg.

---

51. Königl. Preußische Ostbahn (Staatsbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **63** Meilen. Die Bahn zweigt sich bei **Kreuz** (zwischen Driesen und Filehne) von der Stargard-Posener Bahn ab und geht von da über Filehne, Schönlanke, Schneidemühl, Miastetzkow, Bialosliwe, Osiek, Nakel nach Bromberg, dann über Kotomirz, Terespol (unweit Schwetz und Kulm), Laskowice, Warlubien (Station für Graudenz), Czerwinsk (Station für Marienwerder), Pelplin nach Dirschau, von wo eine Zweigbahn in nördlicher Richtung über Hohenstein und Praust nach **Danzig** abgeht. Die Hauptbahn geht von Dirschau, die Weichsel und Nogat überschreitend, über Simonsdorf nach **Marienburg**, dann über Altfelde und Grunau nach Elbing, über Güldenboden, Schlobitten, Mühlhausen und Tiedmansdorf nach Braunsberg, endlich von da über Heiligenbeil, Sandkrug, Ludwigsort und Kobbelbude nach **Königsberg.** Mit Ausnahme der die großen Brücken über die Weichsel und Nogat ent-

haltenden, $2\frac{1}{5}$ Meilen langen Strecke zwischen Dirschau und Marienburg ist die ganze Bahn in Betrieb gesetzt*).

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur ein Geleise. Die Schienen sind Vignoles-Schienen und zum größten Theile pr. Fuß 22 Pfd. schwer; sie liegen auf Querschwellen von Kiefernholz, die mit Kupfervitriol getränkt sind.

Auf der Strecke von Kreuz bis Bromberg beträgt das Steigen im Ganzen **551**, das Fallen **502** Fuß, die stärkste Steigung **1** auf **200**, der kleinste Halbmesser der Curven **300** Ruthen. Ueber die anderen Strecken sind nähere Angaben nicht bekannt geworden. Der tiefste Punkt der Ostbahn liegt **5** Fuß, der höchste **320** Fuß über dem Spiegel der Ostsee. Im Allgemeinen sind die Terrainverhältnisse der Bahn außerordentlich günstig. Die schwierigsten Bauwerke sind die erst 1857 zu vollendenden Brücken über die Weichsel und Nogat zwischen Dirschau und Marienburg. Die Weichselbrücke enthält 6 Oeffnungen, jede von **385** Fuß Weite, die Nogatbrücke aber nur 3 Oeffnungen von etwa **300** Fuß Weite.

3) Geschichte.

Im Jahre 1847 wurde der Bau dieser Bahn auf Staatskosten von der Regierung beschlossen und am 28. März dess. J. mittelst einer an den vereinigten Landtag gerichteten königl. Botschaft behufs einer beschleunigten Herstellung eine Staatsanleihe proponirt. Am 8. Juni dess. J. wurde jedoch diese Proposition verworfen und in Folge dessen die bereits begonnenen Arbeiten des Brückenbaues zwischen Dirschau und Marienburg wieder eingestellt. Im Jahre 1848 wurde der Bau (und zwar auf der Strecke zwischen Driesen und Schneidemühl) nochmals

---

*) Beabsichtigt wird 1) eine Fortsetzung der Bahn in westlicher Richtung von Kreuz über Landsberg und Küstrin nach Frankfurt a. d. O., 17 Meilen, wodurch der Weg von Berlin nach sämmtlichen Stationen der Ostbahn, sowie nach Posen um 6 Meilen abgekürzt wird (sollte direct von Kreuz über Küstrin nach Berlin [25 Meilen] gebaut werden, so beträgt die Abkürzung sogar 9 Meilen); 2) eine Fortsetzung in östlicher Richtung nach der russischen Grenze, entweder von Königsberg aus über Gumbinnen und Stallupöhnen, oder von Bromberg aus über Thorn in der Richtung auf Lowicz, resp. Warschau.

aufgenommen. Am 3. Novbr. 1849 nahm die zweite Kammer, am 29. ej. die erste Kammer eine Gesetzvorlage an, nach welcher der Bau der Ostbahn für Rechnung des Staats ausgeführt werden sollte. Die Kosten dieser, der Saarbrücker und der westphälischen Bahn im Belauf von **33** Millionen Thaler sollten eventuell durch eine Anleihe von **21** Millionen Thlr. aufgebracht werden. Die Eröffnung der Bahn erfolgte in folgenden Abschnitten:

1) am 26. Juli 1851 von Kreuz bis Bromberg, **19$\frac{3}{5}$** Meilen;
2) am 5. Aug. 1852 von Bromberg über Dirschau bis Danzig, **21$\frac{2}{5}$** M.;
3) am 18. Octbr. dess. J. von Marienburg bis Braunsberg, **11$\frac{2}{5}$** M.;
4) am 2. Aug. 1853 von Braunsberg bis Königsberg, **8$\frac{1}{3}$** Meilen.

4) Anlagekosten.

Bis Ende 1853 waren **14,591,521** Thlr. verausgabt. Die beiden großen Brücken incl. der übrigen Wasserbauten sind allein auf **6** Millionen Thaler veranschlagt, wovon **3,159,716** Thlr. auf die sämmtlichen Strom- und Deichbauten an der Weichsel und Nogat kommen.

5) Frequenz und Einnahme.

1851: 57,122 Personen, 169,216 Ctr.; Einnahme: für Personen **63,479** Thlr., für Güter **20,590** Thlr., außerdem **7221** Thlr., zusammen **91,289** Thlr.; Ausgabe: **65,075** Thlr. oder **71$\frac{1}{4}$** Procent der Einnahme; Ueberschuß: **26,214** Thlr. 1852: 222,643 Personen, 799,189 Ctr.; Einnahme: für Personen **264,221** Thlr., für Güter **130,420** Thlr., außerdem **17,124** Thlr., zusammen **411,765** Thlr.; Ausgabe: **300,182** Thlr. oder **72$\frac{9}{10}$** Procent der Einnahme; Ueberschuß: **111,583** Thlr.

Demnach hat sich das Anlagecapital nur zu ca. **1** Procent verzinst.

6) Betriebsmaterial.

Ende 1853 waren vorhanden:

50 Locomotiven*) (bis auf eine aus preuß. Werkstätten);

---

*) Ende 1851 waren 21 Locomotiven vorhanden, worunter 18 von Borsig und 3 von Wöhlert.

629 Personen- und andere Wagen. (Unter denselben waren 1852 106 Personen-, 16 Gepäck-, 100 bedeckte und 170 offene Güterwagen und 12 Pferdewagen.)

Die königl. preußischen Staatseisenbahnen zerfallen, soweit sie dermalen im Betrieb begriffen sind, in folgende Linien:

1) Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn (No. 45),
2) Preußische Ostbahn (No. 51),
3) Saarbrücker Eisenbahn (No. 56),
4) Westphälische Eisenbahn (No. 61),
5) Berliner Verbindungsbahn,

zu denen vom Jahre 1854 an noch kommt:

6) Münster-Hammer Eisenbahn (No. 41).

Mit Ausnahme der unter No. 2 aufgeführten sind alle diese Bahnen vollendet. Im Bau begriffen ist eine Verlängerung der zuletzt genannten über Rheina bis zur hannoverschen Grenze, sowie eine Bahn von Rheina bis Osnabrück.

Die Gesammtlänge, sowie die Betriebsresultate sämmtlicher preußischen Eisenbahnen in den seit 1844 verflossenen Jahren weist folgende Tabelle nach.

Jahr	Personen	Güter Centner	Einnahme für Pers. Thlr.	Einnahme für Güter Thlr.	Einnahme außerdem Thlr.	Einnahme zusammen Thlr.	Betriebs-Ausgabe Thlr.	Länge in d. M.
1844	3940904	7845026	2294400	1160193	91100	3545693	1837929	124½
1845	4006814	9488257	2315478	1252021	107249	3674747½	1920466	144
1846	4876673	12453139	2793225½	1756171½	101027	4710653	2312426	267½
1847	7884136	24999972	4639700	3854493	264709	8778439	4562760	328½
1848	8259645	25592198	4790217	4102904	286600	9179722	5266643	366
1849	8641909	33442978	5350331	5105820	423901	10880053	5443127	389¼
1850	9502821	46285918	6370969	6187033	537473	13095479	6259762	400
1851	9830092	60856574	6780381	7172793	647746	14600919	6881025	423¾
1852	10229980	84322966	7095337	9301996	764146	17161479	8109435	467¼

Verzinst haben sich die aufgewandten Anlagecapitale (Ende 1852: **154,491,800** Thlr.) durchschnittlich 1844 zu **4¾**, 1845 zu **4⅗**, 1846 zu **5**, 1847 zu **4⅓**, 1848 zu **3⅕**, 1849 zu **3⅘**, 1850 zu **4⅔**, 1851 zu **5⅒**, 1852 zu **5¾** Procent.

Hierbei ist jedoch zu bemerken, daß die Eisenbahnen, auf welche sich die obigen Zusammenstellungen beziehen, zum Theil auf fremden Staatsgebieten liegen (1852: $48\frac{3}{10}$ Meilen), während andererseits zwei nichtpreußische, in der obigen Tabelle nicht berücksichtigte Eisenbahnen theilweise (1852: $4\frac{1}{2}$ Meilen) dem preußischen Gebiete angehören.

Die Ende 1852 vorhandenen Transportmittel — jedoch ohne die auf der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn vorhandenen — bestanden in 623 Locomotiven, 1437 Personen- und 9878 Güterwagen.

---

52. Prinz-Wilhelms-Eisenbahn (Steele-Vohwinkel; Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **$8543\frac{1}{2}$** preuß. Ruthen oder **$4\frac{3}{8}$** geogr. Meilen. — Die Bahn geht von der Ruhr, der Stadt **Steele** gegenüber, über Langenberg und Neviges nach **Vohwinkel** und schließt sich hier an die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn an. — Anhaltepunkte außer den genannten 4 Stationen: 1) zwischen Steele und Langenberg: Kupferdreh und Nierenhof; 2) zwischen Neviges und Vohwinkel: Kopfstation, Asbruch, Aprath und Dornap.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur ein Geleise.

Die Steigungen sind größtentheils sehr bedeutend, bis zu **1** auf **70**. Horizontal sind **840**, steigend **5530**, fallend **$2222\frac{1}{2}$** R.; das Steigen beträgt im Ganzen **472**, das Fallen **117** Fuß. Auch kommen viele Krümmungen mit kleinen Halbmessern (von 130 — 200 Ruthen) vor. Die Erdarbeiten waren sehr beträchtlich; bewegt wurden **205,274** Schachtruthen Erde. Die größte Schwierigkeit bot ein tiefer Einschnitt bei Vohwinkel dar, welcher an die Stelle eines früher projectirten Tun-

nels getreten und **70** Ruthen lang, **70** Fuß tief ist. Eine früher beabsichtigte, mittelst einer stehenden Maschine zu betreibende schiefe Ebene zwischen Neviges und Vohwinkel mit einer Steigung von **1** auf **30** und einer Länge von **300** Ruthen ist durch Anlegung einer sogenannten Kopfstation und Verlängerung der Bahn um $\frac{1}{4}$ M. vermieden worden. Die Kunstarbeiten bestehen in 226 Brücken, Durchlässen und Canälen. Die Schienen — von Michiels & Comp. in Eschweilerau — wiegen pr. Fuß 20—21 Pfd. und liegen mittelst gußeiserner Stühle auf **8** F. langen Querschwellen.

3) Geschichte.

Genehmigung des Baues und vorläufige Concession 21. Juni 1844. Uebernahme der ältern Prinz-Wilhelms-Eisenbahn (einer Pferdebahn) für **100,000** Thlr. durch Vertrag vom 14. Septbr. deff. Jahres. Bestätigung des Statuts und definitive Concession 2. Mai 1845. Erste Generalversammlung am 18. Septbr. deff. J. — Der von dem Ober-Ingenieur Andriessen geleitete Bau wurde am 29. Juli 1844 begonnen. Am 1. Decbr. 1847 erfolgte die Eröffnung der Bahn. — Die schon 1845 beschlossene Verlängerung von Steele über Bochum nach Herne bis zur Cöln-Mindener Bahn ist noch nicht zur Ausführung gekommen. In der Generalversammlung am 21. Novbr. 1853 wurde beschlossen, dem Staate die sofortige Uebernahme der Verwaltung anzutragen. Am 14. Februar 1854 kam hierüber ein Vertrag zu Stande, in Folge dessen die Verwaltung am 27. März deff. J. vom Staate übernommen wurde.

4) Anlagecapital.

a) Actiencapital: **1,300,000** Thlr. in Actien von **100** Thlr.

b) Prioritäts-Anleihen: **700,000** Thlr., näml.: 1) **325,000** Thlr. zu **5** Procent (mit $\frac{1}{2}$ Procent Tilgungsfonds von 1850 an), beschlossen am 25. März 1847, genehmigt am 17. Mai desselben Jahres; 2) **375,000** Thlr. zu **5** Procent (2te Serie) mit $\frac{1}{2}$ Procent Tilgungsfonds von 1853 an, beschlossen am 27. September 1848 und genehmigt am 4. November desselben Jahres. (In der Generalversammlung am 21. November 1853 wurde beschlossen, daß die Inhaber der Prioritäts-Obligationen einen Nachschuß von 10 Procent leisten sollten,

wovon aber nur 5 Procent baar zu leisten sind, die andern 5 Procent gegen die am 1. Juli deff. J. und am 1. Januar 1854 verfallenen Coupons compensirt werden. (Für den Nachschuß werden Prioritäts-Obligationen 3ter Serie von je 20 Thlr. creirt, welche mit 5 Procent jährlich zu verzinsen und mit 5 Procent jährlich zu amortisiren sind.)

Das ganze bisherige Anlagecapital beträgt demnach **2 Mill. Thlr.** oder pr. Meile ca. **461,500 Thlr.**

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bei den übrigen preußischen Privatbahnen. (S. Einleit.)

6) Verfassung.

Domicil und Sitz der Verwaltung: **Bergisch-Langenberg.** An der Spitze der Gesellschaft steht eine Direction von 3 Mitgliedern (incl. des Special-Directors) und ein Verwaltungsrath von 7 Mitgliedern; beide werden von der Generalversammlung gewählt. Die letztere versammelt sich regelmäßig im zweiten Quartale jedes Jahres. Jeder Actionair kann an derselben Theil nehmen; auf je **3** Actien kommt eine Stimme, aber mehr als 30 Stimmen kann Niemand in sich vereinigen. (Vergl. Nachtr.)

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Kohlen	Einnahme für Pers.	Einnahme für Güter	Einnahme zusammen	Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
		Centner	Scheffel	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1848	116834	112969	1077601	12639	57465	70462	56058	14404
1849	121034	121791	1298027	13317½	59394	84276	65678	18598
1850	101534	182530	1637040	14308½	73234	97475	65871	31604
1851	99819	279010	1716000	13886	78242	96816½	61343	35473½
1852	99859	348709	2122320	13645	94450	119016	97362	21654
1853	......	......	......	.....	.....	114810	.....	......

Hieraus erhellt, daß der Kohlentransport (aus den Kohlengruben an der Ruhr nach Vohwinkel) für diese Bahn die Hauptsache, aber das Quantum von 4,000,000 Scheffel jährlich, auf welches anfänglich gerechnet worden war, bei weitem noch nicht erreicht ist.

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe (incl. der aus dem Reservefonds gedeckten Ausgaben, nämlich 1851: 6092 Thlr., 1852: 24,322 Thlr.) 1848: **79½**, 1849: **78**, 1850: **67½**, 1851: **69⅗**, 1852: **81⅘** Procent.

8) Rentabilität.

Außer der für 1849 gezahlten Dividende von **1** Procent hat bisher keine Dividenden-Vertheilung stattfinden können, ja es wird schwerlich gelingen, die nächstverfallenden Prioritäts-Zinsen zur gehörigen Zeit zu zahlen. (Vergl. No. 4.) Die Finanzlage der Gesellschaft muß überhaupt als eine sehr ungünstige bezeichnet werden.

9) Reservefonds.

Jährlich soll eine vom Verwaltungsrath festzusetzende, auf keinen Fall die Summe von **10,000** Thlr. übersteigende Quote des Reinertrags zur Bildung eines Reservefonds zurückgelegt werden, dessen Gesammtbetrag **100,000** Thlr. nicht übersteigen soll.

Ende 1849 betrug der Reservefonds **4980** Thlr., Ende 1850: **9233** Thlr., Ende 1851: **3626** Thlr. Für 1852 wurden demselben **9488** Thlr. überwiesen; dennoch ergab sich am Jahresschlusse ein Deficit von **20,696** Thlr.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:

7 Locomotiven von Cockerill in Seraing, nach dem Norris'schen System gebaut (mit 8 Rädern);
6 Personenwagen;
267 Güterwagen.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 38.

53. Rendsburg-Neumünster (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **7124** hamb. Ruthen oder **4⅗** Meilen. Die Bahn geht von **Rendsburg** über Bokelholm und Nortorf nach **Neumünster** und mündet hier in die Altona-Kieler Eisenbahn, deren Direction auch den Betrieb dieser Zweigbahn besorgt.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur ein Geleise und eine **16** Fuß breite Dammkrone. Die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse sind überaus günstig. Ueber **1½** Meile sind ganz horizontal, **3488** preuß. Ruthen steigend, **2112** Ruthen fallend; das Steigen beträgt im Ganzen **103**, das Fallen **51** Fuß; die stärkste Steigung ist **1** auf **300** und kommt nur auf **884** Ruthen vor dem Nortorfer Bahnhofe vor; außerdem ist kein Gefälle größer, als **1** auf **400**. Die Länge der geraden Linien beträgt **5925½**, die der Curven **1198½** hamb. Ruthen. Der Oberbau ist wie bei der Altona-Kieler Eisenbahn.

3) Geschichte.

Das in Rendsburg gebildete Comité erhielt Erlaubniß zum Nivellement am 29. Decbr. 1840, mußte aber das Unternehmen vorläufig wieder aufgeben. Ein neues Comité (Central-Comité) constituirte sich am 21. März 1844. Erlaubniß zur Actienzeichnung ertheilt 26. Juni deff. J. Aufforderung zur Subscription erlassen 22. Septbr. deff. J. Actienzeichnung in Rendsburg und Neumünster vom 7. Octbr. deff. J. an. Constituirende Generalversammlung in Neumünster am 23. Decbr. deff. Jahres. Definitive Concession und Bestätigung der Statuten am 4. April 1845. Anfang des Baues am 15. April deff. J. unter Leitung des Ingenieurs Sorge. Eröffnung der Bahn nach 5 Monaten am 18. Septbr. deff. J. Am 23. Decbr. deff. J. wurde beschlossen, die

Bahn bis zur Obereider (um 200 Ruthen) zu verlängern; am 15. Juni 1846 erfolgte die Genehmigung des Königs, diese Strecke für den Locomotivenbetrieb einzurichten; im August 1847 wurde sie vollendet. Im Juni desselben Jahres wurde die Durchführung der Bahn durch die Festungswerke von Rendsburg beendigt. — Den Betrieb besorgt die Altona=Kieler Eisenbahngesellschaft; der neueste deshalb abgeschlossene Vertrag ist seit 1. Januar 1849 in Kraft getreten und läuft erst Ende 1869 ab. Nach demselben erhält die Altona=Kieler Gesellschaft volle Erstattung ihrer Kosten, außerdem **4000** Mark jährlich für vermehrte Ausgaben im Hauptbureau und für die Mitbenutzung des Bahnhofes in Neumünster.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **975,000** Mark Cour. oder **390,000** Thlr. in **2600** Actien à **100** Species oder **150** Thlr.

2) Prioritäts=Anleihe: **112,500** Mk. Ct. oder **45,000** Thlr., beschlossen im September 1847 und verwendet als Vergütung an die Altona=Kieler Gesellschaft für Betriebsmaterial*).

Das ganze Anlagecapital beträgt demnach **435,000** Thlr. oder pr. Meile ca. **99,000** Thlr., so daß diese Eisenbahn zu den billigsten in Deutschland gehört.

5) Verhältniß zum Staate.

Die Concession ist auf 100 Jahre ertheilt. Während dieses Zeitraums steht der Gesellschaft die ausschließliche Benutzung der Eisenbahn zur Beförderung von Personen, Waaren und Gütern zu.

6) Verfassung.

Die Generalversammlungen finden in Rendsburg statt. In denselben kommt eine Stimme auf **1—3**, zwei Stimmen auf **4—10**, drei auf **11—25**, vier auf **26—50**, fünf auf **51—100**, sechs Stimmen auf **101—200** Actien; von da an auf jedes fernere Hundert Actien

*) Dafür werden der Rendsburger Gesellschaft jährlich 5 Procent dieser Summe bei der Abrechnung gut gerechnet.

bis **600** eine Stimme mehr. Demnach kann kein Actionair mehr als 10 Stimmen führen.

Der Ausschuß besteht aus 9, die Direction aus 3 Mitgliedern. Die letztere hat ihren Sitz in Rendsburg oder Neumünster, je nachdem der jedesmalige geschäftsführende Director seinen Wohnort hat.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme			Ausgabe	Ueberschuß
			für Perf.	für Güter	zusammen		
		Centner	Mark Ct.	Mark Ct.	Mark Ct.	Mark Ct.	Mark Ct.
18. Sept. bis 31. Dec. 1845	22713	58075	19612	8717	31149	22502½	8646½
1846	78085	251807	70231½	39598	110130	73720	40803
1847	73194	300878	66345	46279	113302	72134	41460
1848	124788	523119	118751	71593	242073	106689	135384
1849	120694	593728	113292	67674	236141	108565½	127576
1850	127940	846675	120266	91049	259629	123221	136408
1851	103334	482697	95990	57208½	178735	100909	77826
1852	81561	333331	78680	41269	122766	75514	47253
1853	......	......	......	.....	119660	......	.....

Außer den oben angeführten Civilpersonen wurden noch an Militairpersonen transportirt 1850: 127,900, 1851: 103,334, 1852: 7819.

Die Einnahme für Militair betrug 1848: **48,267**, 1849: **50,173½**, 1850: **42,407**, 1851: **23,388** Mark Courant.

8) Rentabilität.

Die gezahlten Dividenden — deren Auszahlung jedesmal am Sitze der Direction erfolgt — betrugen für 1846: **4**, 1847: **4**, 1848: **10½**, 1849: **10**, 1850: **11½**, 1851: **7**, 1852: **4** Procent. Dies giebt durchschnittlich **7¼** Procent.

9) Reservefonds.

Derselbe hat bis Ende 1852 eine Einnahme von **188,783** und eine Ausgabe von **116,272** Mk. Ct. gehabt, demnach einen disponibeln Baarbestand von **72,511** Mark, ist aber im Ganzen mit **91,511** Mark dotirt.

Der dem Reservefonds zufließende Theil des Ertragsüberschusses ist zu $\frac{1}{5}$ desselben bestimmt, kann aber vom Ausschusse bis zu $\frac{1}{3}$ erhöht werden.

10) Betriebsmaterial.

Die Gesellschaft besitzt kein eigenes Betriebsmaterial, da die Altona-Kieler Gesellschaft den Betrieb besorgt.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 39.

---

54. Rheinische Eisenbahn (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **11,790** preuß. Ruthen oder über **11½** Meilen. Die Bahn beginnt bei **Cöln,** unweit des Rheins*), läuft über Müngersdorf, Lövenich, Königsdorf, Horrem, Buir, Düren, Langerwehe, Eschweiler, Stollberg, **Aachen** nach **Herbesthal** an der peeußisch-belgischen Grenze und schließt sich hier unmittelbar an die belgische Staatsbahn nach Verviers u. s. w. an.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat auf **8¾** Meilen doppeltes Geleise, nämlich von Cöln bis Subbelrath ($\frac{3}{5}$ Meile), von Königsdorf bis Horrem und

---

*) Der jetzige Bahnhof liegt im Norden der Stadt am Thürmchen oder Sicherheitshafen, wird aber mit dem Bahnhofe, der im Mittelpuncte von Cöln am Freihafen in der Nähe des Trankgassenthores angelegt wird, verbunden werden. Die bezeichnete kostspielige Bahnstrecke in Cöln selbst ist schon seit zehn Jahren im Bau begriffen und jetzt ihrer Vollendung nahe.

von Buir bis Herbesthal, auf den übrigen 2¾ Meilen nur **einfaches Geleise**. Ursprünglich war der **Unterbau** der ganzen Bahn nur für **ein** Geleise eingerichtet und nur 13 Fuß breit, mit Ausnahme der **Tunnels**, Viaducte u. s. w. Von den vorhandenen 44,794 Ruthen Bahngeleise bestehen 25,494 **Ruthen aus Schienen**, die in gußeisernen Stühlen befestigt sind und pr. Fuß zur größern Hälfte 17⅚, zur kleinern 16⅔ Pfd. wiegen; 19,300 Ruthen aus Vignoles-Schienen, die pr. Fuß 24¾ Pfd. wiegen. Sämmtliche Schienen liegen auf Querschwellen von Eichenholz von 8 Fuß Länge, 11—14 Zoll Breite und 5½—6½ Zoll Höhe.

Von Cöln bis Herbesthal sind 1238½ R. horizontal, 18,922⅘ R. steigend und nur 2627½ Ruthen fallend; das **Steigungsmaximum** beträgt 1 auf 38 (geneigte Ebene bei Aachen) und nächstdem 1 auf 103. Die Erhebung beträgt im Ganzen 723 Fuß, das Fallen aber 73 Fuß. Ihre größte Höhe erreicht die Bahn unweit der belgischen Grenze. Die **geraden Bahnstrecken** sind zusammen 16,501½ R. (längste 4559 R.), die in Curven liegenden 6287½ Ruthen lang.

Die **Erdarbeiten** (im Ganzen wurden für das erste Geleis gegen 800,000 Schachtruthen Erde bewegt), Dämme und Einschnitte dieser Bahn sind sehr bedeutend und auch an großartigen **Bauwerken** ist dieselbe sehr reich. Sie enthält nämlich: 1) 5 **Tunnels**, von denen der bei Königsdorf, einer der größten in Deutschland ausgeführten, 5160 Fuß lang, der Ichenberger bei Eschweiler 600 Fuß, der Nirmer 2280 Fuß lang, die beiden im Aachener Walde zwischen Aachen und der Grenze 2220 und 504 Fuß lang sind; 2) zwei große **Viaducte**, von denen der eine zwischen Aachen und Burtscheid über das Wurmthal führt, 850 Fuß lang, 76 Fuß hoch ist und aus 6 ganz verschiedenen Abtheilungen besteht, der andere aber über das Geulbachthal unweit der belgischen Grenze führt, 658 Fuß lang, 112 Fuß hoch ist und aus zwei Bogenstelluugen übereinander besteht, von denen jede 17 Bogen enthält (an seinen beiden Enden befinden sich 68 Fuß hohe Dammschüttungen); 3) eine **geneigte Seilebene** hinter dem Aachener Bahnhofe, 631 Ruthen lang, mit einer Steigung von 1 auf 38, theils in einem 87 Fuß tiefen Einschnitte, theils auf einem 73 Fuß hohen Damme liegend, mit einer stehenden Dampfmaschine von 200 Pferdekraft.

Das zur Bahn erforderliche **Terrain** beträgt 1054 Morgen; erworben wurden zusammen 1564 Morgen.

3) Geschichte.

Bildung eines Comités in Cöln im Jahre 1833. Vorläufige Concession 5. Decbr. dess. J. Programm vom 18. Januar 1834. Constituirung der rheinischen Eisenbahngesellschaft in der Generalversammlung am 25. Juli 1835. Am 26. Febr. 1836 erklärte die Regierung, daß sie nicht geneigt sei, einer die Städte Düren und Aachen nicht berührenden Linie ihre Genehmigung zu ertheilen. Annahme der Statuten am 25. Juli 1835. — In Aachen bildete sich eine zweite Gesellschaft als preußisch-rheinische Gesellschaft. Programm derselben vom 28. März 1836. Annahme der Statuten am 5. April dess. J. — Gemeinschaftliche constituirende Generalversammlung am 9. Juni 1837. Bestätigung der in jener beschlossenen Statuten am 21. August dess. J. Erste regelmäßige Generalversammlung 11. Mai 1838. Beginn des Baues in demselben Jahre unter Leitung des Ober-Ingenieurs Pickel. Eröffnung von Cöln bis Müngersdorf am 2. Aug. 1839, bis Lövenich im Juli 1840, bis Aachen am 1. Septbr. (für den Verkehr 6. Septbr.) 1841, bis zur belgischen Grenze am 15. Octbr. 1843.

4) Anlagecapital.

1) Das Actien- oder **Grundcapital** der Gesellschaft betrug nach den Statuten **3 Mill. Thaler**, gegenwärtig aber **5,750,000 Thlr.** in Actien von **250 Thlr.** Nach dem Beschlusse des Administrationsraths vom 29. März 1838 wurde nämlich die Direction ermächtigt, **6000** neue Actien im Belauf von **1,500,000 Thlr.** auszugeben, wovon die belgische Regierung in Gemäßheit eines am 18. Octbr. 1839 geschlossenen, von der belgischen Repräsentantenkammer am 23. April 1840 genehmigten Vertrags **4000** Stück übernahm. Nach dem Beschluß der Generalversammlung am 19. Aug. 1844 (genehmigt 4. Oct. dess. J.) wurden **5000** neue Actien unter dem Namen Prioritäts-Stamm-Actien im Betrage von **1,250,000 Thlr.** creirt, welche prioritätisch vor den andern Actien aus dem Ertrage **4 Procent** Zinsen beziehen, aber übrigens alle Rechte der andern Actien genießen, jedoch mit Ausnahme des Stimmrechts.

2) Die **Prioritäts-Anleihen** betragen **3,930,000 Thlr.**, nämlich a) Anleihe von **2,500,000 Thlr.** in **Prioritäts-Obligationen** von **250 Thlr.** mit **4 Procent** Zinsen und $\frac{1}{2}$ **Procent** Tilgung von 1846

an (Beschluß der Generalversammlung vom 15. Mai und Privilegium vom 12. Octbr. 1840); b) Anleihe von **1,250,000 Thlr.** in Obligationen von **200 Thlr.** mit Garantie des Staats, **3½ Procent** Zinsen und ½ Proc. Tilgung von 1844 an (Privilegium vom 8. Sept. 1843). Beide Anleihen zusammen kosten mithin jährlich **162,500 Thaler.** Bis zum Schlusse des Jahres 1852 waren **160,350 Thlr.** beider Anleihen bereits amortisirt. c) Zu den genannten beiden Anleihen kommen noch die für Bezahlung der Dividende für 1847 in Gemäßheit des Beschlusses vom 30. Mai 1848 emittirten **5procent.** Obligationen im Betrag von **180,000 Thlr.** (s. unten). Mit den Zinsen dieser und der Prioritäts-Stamm-Actien sind jährlich **221,500 Thlr.** vom Reinertrag zu bezahlen, bevor die Actionairs eine Dividende erhalten können.

Das eigentliche Anlagecapital beträgt mithin **9,500,000 Thlr.** oder pr. Meile **821,230 Thlr.**

5) Verhältniß zum Staate.

Mit Ausnahme der Staatsgarantie für die zweite Anleihe dasselbe wie bei den übrigen preußischen Privatbahnen. (S. Einleitung.)

6) Verfassung.

Die Gesellschaft hat ihren Sitz in **Cöln.** Die **Generalversammlungen** finden (und zwar die regelmäßigen im Monat Mai) der Regel nach in Cöln, jedoch von 3 zu 3 Jahren in Aachen statt. Nur die Besitzer von **4** und **mehr** Actien sind stimmberechtigt. Von **4—40** Actien geben je **4** Actien, von **41—400** Actien aber je **8** Actien 1 Stimme, so daß ein Besitzer von **400** und **mehr** Actien 55 Stimmen hat. — Dem Staate und dem Publicum gegenüber wird die Gesellschaft durch einen **Administrationsrath** von 24 Mitgliedern und 9 Stellvertretern, sowie durch eine **Direction** von 6 Mitgliedern und 6 Stellvertretern vertreten.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter Centner	Einnahme. für Pers. Thlr.	 für Güter Thlr.	 außerdem Thlr.	 zusammen Thlr.	Ausgabe Thlr.	Reine Einnahme Thlr.
6. Septbr. bis 31. Decbr. 1841	110280	....	62741	9330	315	72387	41128	31259
1842	317766	538616	216149	49945	2463	268557	159916	108641
1843	285929	1379574	216525	108233	1444	326202	162266	163936
1844	374574	2755150	303300	227098	11528	541926	233809	308117
1845	429625	3246668	323464	264675	18209	606347	258925	347422
1846	544288	3809131	374429	299639	15429	$689496\frac{1}{2}$	296360	393137
1847	514530	6033504	370979	443664	19028	833671	374594	459077
1848	446066	2702320	285935	223355	23817	533107	291682	$241424\frac{1}{2}$
1849	439678	2996456	301980	260691	16486	579158	262883	316275
1850	459499	3802204	419832	276884	20270	716986	266480	450507
1851	498734	3334702	$528228\frac{1}{2}$	261368	$10741\frac{1}{2}$	800338	267221	$533116\frac{1}{2}$
1852	508258	4497524	482930	$349147\frac{1}{2}$	16660	848738	308776	539962
1853	537416	5195761	468946	361714	.....	830660*)	......	......

In Procenten der Brutto-Einnahme betrugen die Ausgaben 1842: **$59\frac{1}{2}$**, 1843: **$49\frac{1}{2}$**, 1844: **$43\frac{5}{6}$**, 1845: **$42\frac{7}{10}$**, 1846: **43**, 1847: **45**, 1848: **$54\frac{3}{4}$**, 1849: **$45\frac{2}{5}$**, 1850: **$37\frac{1}{6}$**, 1851: **$33\frac{2}{5}$**, 1852: **$36\frac{2}{5}$** Proc.

8) Rentabilität.

Nach den Statuten sollten die Actien mit **5 Procent** verzinst werden; doch wurde am 13. Mai 1844 beschlossen, künftig statt der Zinsen nur **Dividenden** zu bezahlen. Im Jahre 1844 wurde bezahlt: **$3\frac{1}{2}$** (nämlich $2\frac{1}{2}$ Procent halbjährliche Zinsen für das zweite Halbjahr 1843 und 1 Procent Dividende), für 1845: **3**, für 1846: **$3\frac{1}{2}$**, für 1847: **4 Procent** (jedoch nicht baar, sondern in fünfprocentigen Obligationen zu 40 Thlr.), für 1848: nichts, für 1849: **1**, für 1850: **$2\frac{1}{2}$**, für 1851 und 1852: je **$3\frac{1}{2}$ Procent**. Dies giebt im Durchschnitt der Jahre 1843—52 noch nicht ganz **$2\frac{1}{2}$ Procent** jährlich.

9) Reservefonds.

Der zum Reservefonds zu schlagende Theil des Reinertrags wird jedesmal von der Generalversammlung bestimmt. Der Beschluß einer

*) Ohne die außerordentlichen Einnahmen.

Erhöhung über die Summe von **300,000** Thlr. hinaus bedarf der Genehmigung der Staatsregierung. — Ende 1852 schloß der Reservefonds mit einem Deficit von **57,546** Thlr. ab, doch wurde demselben aus dem Reinertrag des Jahres 1852 eine Summe von **160,962** Thlr. überwiesen.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:

23 Locomotiven, sämmtlich mit 6 Rädern, worunter 3 von Longridge und Comp. in Newcastle, 1 von Dobbs und Pönsgen in Aachen, 6 von Stephenson und Comp. in Newcastle, 7 von Regnier-Poncelet in Lüttich, 2 von der Société Cockerill in Seraing, 4 von Emil Keßler in Carlsruhe (von den ältesten Maschinen von Longridge ist eine demontirt, eine außer Dienst);
24 Tender;
59 Personenwagen;
5 Postwagen;
480 Güterwagen;
112 Erdtransportwagen.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 40.

---

55. Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbach (Privatbahn).

---

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **11,203** preuß. Ruthen oder $5\frac{2}{3}$ d. Meilen. Die Bahn geht auf dem linken Rheinufer von Homberg, **Ruhrort** gegenüber,

über Trompet, Uerdingen, Crefeld, Anrath, Viersen nach **Gladbach** und mündet hier in die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn, mit welcher sie unter einer Verwaltung vereinigt ist.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur einfaches Geleise, der Unterbau ist jedoch für zwei Geleise ausgeführt. Von Homberg bis Gladbach sind **4271** R. horizontal, **4373** Ruthen steigend (um 144 Fuß) und **2558¾** Ruthen fallend (um 57 Fuß), so daß das Ende der Bahn um **87** Fuß höher liegt, als der Anfang bei Homberg. Die größte Steigung ist **1** auf **240**; doch kommt unweit des Rheins, also im Anfange der Bahn, eine **38⅓** Ruthen lange schiefe Ebene mit der Steigung **1** auf **10** vor, die natürlich nur mit Pferden befahren wird. Die geraden Bahnstrecken betragen **9148**, die Curven **2055** Ruthen (Halbmesser 250 bis 1000 Ruthen). Die Schienen sind breitbasig, wiegen pr. F. 21½ Pfd. und liegen auf eichenen Querschwellen von **8** Fuß Länge, **11** Zoll Breite und **5½** Zoll Höhe.

3) Geschichte.

Vorbereitende Versammlung in Crefeld 13. Februar 1844. Conferenzen daselbst am 26. und 27. Februar dess. J. Constituirende Generalversammlung 13.—15. März dess. J. Vorläufige Concession am 15. Septbr. 1845, laut Rescript vom 2. Octbr. dess. J. Statut bestätigt 8. Jan. 1847. Am 5. Octbr. 1849 wurde die Strecke von Homberg bis Viersen, **5½** Meilen lang, am 16. Octbr. 1851 die letzte Strecke von Viersen bis Gladbach eröffnet. Die zum Uebergang über den Rhein dienende, sogenannte Trajectanstalt (eine Dampffähre) bei Ruhrort wurde am 11. Novbr. 1852 eingeweiht. — In Gemäßheit des am 26. Septbr. 1849 abgeschlossenen Vertrags hat der **Staat** im März 1850 **die Verwaltung der Bahn auf immer übernommen.**

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: 1,500,000 Thlr. in Actien à 100 Thlr. (Das in den Statuten bestimmte vorläufige Actiencapital von 1,200,000 Thlr.

wurde nach definitiver Feststellung des Bauplans in Gemäßheit einer desfallsigen statutarischen Ermächtigung um 300,000 Thlr. erhöht).

2) **Prioritäts-Anleihen: 1,162,000 Thlr.**, nämlich:

a) **612,000** Thlr. erster Emission zu **4½ Procent** nach dem Privilegium vom 16. Novbr. 1850;

b) **550,000** Thlr. zweiter Emission zu **4 Procent** nach dem Privilegium vom 29. August 1853.

Zur allmäligen Tilgung jeder von beiden Anleihen dient mindestens ½ **Procent** des Capitalbetrags (bei der ersten von 1853, bei der zweiten von 1856 an).

Das ganze Anlagecapital beträgt also **2,662,000** Thlr. oder pr. Meile **417,700** Thlr.

5) Verhältniß zum Staate und Verfassung.

Seit dem Monat März 1850 ist in Gemäßheit des Vertrags vom 26. Sept. 1849 die Verwaltung und der Betrieb der Bahn für immer dem Staate überlassen worden, welcher dafür eine Zinsgarantie von **3½ Procent** für das Actiencapital übernommen hat. Wenn der Reinertrag mehr als **3½ Procent** des Actiencapitals beträgt, so fällt von diesem Ueberschusse bis zum Betrage von **5 Procent** einschließlich ein Viertel, von dem Ueberschusse über **5 Procent** die Hälfte dem Staate zu, um nach seinem Ermessen zur Deckung etwaiger Zinszuschüsse oder zur Erwerbung von Actien (nach dem Tagescurse oder im Wege der Ausloosung nach dem Nennwerthe) zu dienen. — Die Bahn wird gemeinschaftlich mit der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn durch die **königliche Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn in Aachen** verwaltet. Um aber der Gesellschaft eine beiräthige Mitwirkung bei der Ausführung des Baues und der Leitung der Verwaltung zu gewähren, besteht eine von der Generalversammlung gewählte **Deputation** von 5 Mitgliedern und 5 Stellvertretern, welche die Rechte und Interessen der Gesellschaft, insbesondere der königl. Eisenbahn-Direction gegenüber, wahrzunehmen hat. Von dem Vorsitzenden der Deputation wird jährlich im August die **Generalversammlung** berufen. In derselben sind nur die Besitzer von **5** oder mehr Actien stimmberechtigt; auf **10** Actien kommen 2 Stimmen, darüber hinaus bis zu **50** Actien auf je **10** Actien eine Stimme; von **51—500** Actien kommt auf je **25** Actien eine Stimme; auf **500** oder mehr Actien kommen 24 Stim-

men. — Das Domicil der Gesellschaft ist Crefeld; hier finden daher die Generalversammlungen statt.

6) Frequenz und Einnahme.

Im Betriebsjahre 1850 wurden 163,117 Personen und 510,836 Centner Güter befördert; die Einnahme betrug für jene **31,853**, für diese **16,980**, im Ganzen (mit 1577 Thlr. Nebeneinnahmen) **50,411 Thlr.**, die Betriebsausgabe aber **57,862** Thlr. oder **114¾** Procent der Brutto-Einnahme, so daß ein Deficit von **7451** Thlr. zu decken blieb. — Im Jahre 1851 wurden 173,533 Personen und 796,090 Ctr. Güter befördert; die Einnahme betrug für Personen **33,333**, für Güter **23,658**, außerdem **3579**, im Ganzen **60,570** Thlr., die Betriebs-Ausgabe aber **47,228** Thlr. oder **78** Procent der Brutto-Einnahme, demnach der Reinertrag **13,342** Thlr. — Im Jahre 1852 wurden befördert: 228,357 Personen, 1,584,356 Ctr.; Einnahme für Personen **49,469**, für Güter **41,907**, außerdem **9909**, im Ganzen **101,285** Thlr.; Ausgabe **70,912** Thlr. oder **70** Procent der Brutto-Einnahme, also Reinertrag **30,373** Thlr.

7) Rentabilität.

Wie bereits bemerkt, hat der Staat in Gemäßheit der Cabinetsordre vom 28. Februar 1850 3½ Procent jährliche Zinsen garantirt, die halbjährlich am 2. Januar und 1. Juli gezahlt werden. Die über **3½** Procent aufkommende etwaige Dividende wird nach Legung der jährlichen Betriebsrechnung gezahlt. Bisher hat sich eine solche Dividende noch nicht ergeben, da selbst die Zahlung der 3½ Procent Zinsen nur durch beträchtliche Zuschüsse des Staats (1852: 47,754 Thlr.) ermöglicht wurde.

8) Reservefonds.

Jährlich soll aus dem Ertrage des Unternehmens **1** Procent des Anlagecapitals behufs der Bildung eines Reservefonds so lange, bis dieser die Summe von **200,000** Thlr. erreicht hat, vorweggenommen werden. Ende 1852 war jedoch noch kein Reservefonds vorhanden.

9) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:
7 sechsräderige Locomotiven aus der Fabrik von Emil Keßler in Carlsruhe;
17 Personenwagen;
250 Güter- und Viehwagen.

10) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 41.

---

56. Saarbrücker Staatseisenbahn.

---

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: $5\frac{1}{2}$ Meilen. Davon kommen $4\frac{1}{4}$ Meilen auf die Hauptbahn von der französischen Grenze bei **Forbach** über Saarbrücken, St. Johann, Duttweiler, Sulzbach, Friedrichsthal, Neunkirchen bis zur bayerischen Grenze bei **Mittel-Bexbach,** welche die Paris-Straßburger Eisenbahn, oder vielmehr die Zweigbahn derselben von Frouard über Metz und St. Avold nach Forbach, mit der pfälzischen Ludwigsbahn in unmittelbare Verbindung setzt. Der Rest kommt auf zwei für den Kohlentransport bestimmte Zweigbahnen: von Malstadt bis zur Steinkohlengrube „von der Heydt" und von Neunkirchen bis zur Heinitzgrube. Außerdem werden noch die Gruben Duttweiler, Sulzbach, Attenwald und Reden berührt.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur ein Geleise. Die Schienen wiegen pr. Fuß 22 Pfd. und liegen auf Querschwellen von Eichenholz. Von der Haupt-

bahn sind **1390** Ruthen horizontal, **4225** Ruthen steigend, **2773** R. fallend; das Steigen beträgt im Ganzen **370**, das Fallen **223** Fuß. Das Maximum der Steigung ist **1** auf **100**. Das bedeutendste Bauwerk ist die Brücke über die Saar, **50** Fuß über dem Wasserspiegel hoch und **480** Fuß lang, mit 8 Bogen von je **50** Fuß lichter Weite.

3) Geschichte.

Im Jahre 1847 wurde der Bau dieser Eisenbahn auf Staatskosten beschlossen, durch Cabinetsordre vom 28. Novbr. deff. J. angeordnet und im Jahre 1848 begonnen. Im Novbr. 1849 nahmen die preußischen Kammern ein Gesetz an, das die Regierung ermächtigte, den Bau der Bahn für Rechnung des Staats vollenden zu lassen. Am 15. October 1850 wurde die erste Strecke eröffnet, von Bexbach bis Neunkirchen, nebst den Kohlenzweigbahnen zu den Gruben Heinitz und Reden; der übrige Theil der Bahn bis zur französischen Grenze erst am 15. November 1852. So lange die Bahn nur partiell eröffnet war, wurde der Betrieb in Gemäßheit eines am 8. und 9. November 1849 zu Homburg abgeschlossenen Vertrags von der Direction der pfälzischen Ludwigsbahn besorgt, welche dafür die Hälfte der Brutto-Einnahme erhielt.

4) Anlagecapital.

Bis 1. November 1853 sind **2,894,398 Thlr.** oder **pr.** Meile **526,254 Thlr.** verwandt worden. Zur gänzlichen Vollendung der Bahn sind noch **318,400 Thlr.** erforderlich.

5) Frequenz und Einnahme.

Im Jahre 1851 wurden befördert: 19,857 Perf., 248,247 Ctr. Güter und 736,160 Ctr. Producte (Kohlen). Die Einnahme betrug für Personen **1428 Thlr.**, für Güter **45,322 Thlr.** — Im Jahre 1852 wurden befördert: 38,925 Personen, 3,056,383 Ctr. Güter und Producte; Einnahme für Personen **4271**, für Güter **33,890**, zusammen **38,161 Thlr.**; Ausgabe **11,951 Thlr.**

6) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:
8 Locomotiven (5 von Borsig, 3 von Wöhlert in Berlin);
17 Personenwagen;
418 andere Wagen.

---

57. Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

A. Sächsisch-Bayerische Eisenbahn.

---

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **290,281** Dresdn. Ellen oder **22⅕** d. Meilen. Die Bahn zerfällt in eine Hauptbahn von **Leipzig** nach der **bayerischen Grenze** bei **Hof,** über **21** M. lang, und eine Zweigbahn von Werdau nach **Zwickau,** 1⅛ Meile lang. Die erstere geht von **Leipzig** über Gaschwitz, Böhlen (bei Rötha), Kieritzsch, Breitingen, Altenburg, Gößnitz, Crimmitschau, Werdau, Neumark, Reichenbach, Mylau, Netschkau, Herlasgrün, Jocketa, Plauen, Mehltheuer, Schönberg, Reuth und erreicht die bayerische Grenze zwischen dem sächsischen Dorfe Gutenfürst und dem bayerischen Dorfe Föhrig. Außer dem königlich sächs. Gebiete durchläuft sie sachsen-altenburgisches, sowie auf kurze Strecken reuß-greizisches und reuß-schleizisches Gebiet. Der Betrieb erstreckt sich auch über die anstoßende bayerische Strecke bis **Hof,** 1½ M. lang, und auf die ⅔ M. lange Verbindungsbahn zwischen den Leipziger Bahnhöfen, welche letztere aber der Regel nach nur für Gütertransport benutzt wird, zusammen auf etwas über **24** Meilen. Im Bau ist eine **8300** Ell. oder fast ⅔ M. lange Kohlenbahn von Zwickau nach Bockwa.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat auf der ganzen Hauptbahn **doppeltes Geleis.** Die Schienen sind Vignoles-Schienen, zum größten Theil 20 engl. Pfund

pr. Fuß schwer (die zwischen Leipzig und Crimmitschau für das erste Geleis angewendeten leichteren Schienen, pr. Fuß 15 Pfd. schwer, haben sich nicht bewährt), auf Querschwellen von Eichen- und Kiefernholz.

Von der ganzen Bahnlänge sind etwa **25 Procent** horizontal, **59 Procent** steigend, **16 Procent** fallend. Die **Steigung** beträgt im Ganzen **1197 Ellen**, der **Fall 387 Ellen**; der Endpunkt an der Grenze liegt **762½**, der höchste Punkt (unweit Reuth) **812½ Ellen** über dem Anfangspunkt bei Leipzig. Die **größte Steigung** beträgt **1** auf **100**, die durchschnittliche für die steigenden Strecken **1** auf **143**, für die fallenden **1** auf **118**.

Die Länge der **geraden Linien** kommt der der **Curven** ungefähr gleich; der kleinste **Krümmungshalbmesser** beträgt **450 Ellen**, die längste gerade Linie **11,082 Ellen** oder nicht ganz **1 Meile**.

Die Erd- und **Kunstarbeiten** sind sehr bedeutend. Unter den letztern stehen obenan: a) **der Viaduct über das Göltzschthal** bei Netschkau, zwischen Reichenbach und Plauen, **1013 Ell.** lang und an der höchsten Stelle **137⅘ Ell.** hoch, wohl der höchste in Europa vorkommende Eisenbahnviaduct; derselbe enthält zwei Abtheilungen, von denen die erste aus einer einfachen Bogenstellung von 12 Oeffnungen besteht, die zweite aus 27 Bogenöffnungen in 4 Etagen, und wurde begonnen 31. Mai 1846, eröffnet 15. Juli 1851; 2) der Viaduct über das Elsterthal bei Jocketa, ebenfalls zwischen Reichenbach und Plauen, **492 Ellen** lang und **120⅛ Ellen** hoch. Außerdem kommen noch vor: 7 größere **Viaducte**, bis zu **40** Ellen Höhe, und 7 **Brücken** (worunter 6 über die Pleiße), von denen die beiden bei Connewitz unweit Leipzig **390** und **270 Ellen** lang sind.

3) Geschichte.

Schon im Jahre 1836 traten in Leipzig und Altenburg vorbereitende Comités zusammen, welche am 24. April 1841 eine Einladung zur Actienzeichnung erließen, nachdem am 14. Jan. deff. J. zu München ein Staatsvertrag zwischen Sachsen und Bayern über die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Leipzig und Nürnberg abgeschlossen worden war. Am 3. Mai deff. J. wurde in Leipzig und Altenburg das der Privatbetheiligung überlassene Actiencapital von **4,500,000 Thlr.** subscribirt, außer welchem die Staatsregierungen von Sachsen und Sachsen-Altenburg sich mit **1,500,000 Thlr.** oder dem vierten Theile

des Anlagecapitals betheiligten. Am 22. Juni 1841 fand die erste Generalversammlung zu Leipzig statt; am 25. Juni deff. J. trat das Directorium in Thätigkeit und am 1. Juli deff. J. begannen die Erdarbeiten bei Leipzig und Altenburg. Als Ober-Ingenieur fungirte bis 1844 der Erbauer der Leipzig-Dresdener Eisenbahn, Major **Kunz**, von da an Hauptmann **Wilke**. In der zweiten Generalversammlung am 14. December 1841 wurden die Statuten angenommen und von der Regierung am 22. Juni 1842 bestätigt. Im Jahre 1845 stellte sich heraus, daß das angenommene Anlagecapital von **6 Mill. Thlr.** keineswegs ausreiche, vielmehr um etwa **4½ Mill. Thlr.** überschritten werden würde. Die Deckung des Mehrbedarfs, welcher der Sicherheit halber zu **5 Mill. Thlr.** angenommen wurde, sollte zu zwei Dritteln durch eine Anleihe, zu einem Drittel durch einen Zuschuß der Staatsregierung beschafft werden. Die projectirte Anleihe kam jedoch nicht zu Stande, weshalb die außerordentl. Generalversammlung am 3. December 1846 **die Abtretung der Bahn an den Staat** unter der Bedingung beschloß, daß derselbe für die Actien **entweder** auf 8 Jahre von Michaelis 1847 ab **4 Procent** Zinsen, nach Ablauf dieser Frist aber **3proc.** Staatspapiere, **oder** sofort **3⅓procentige** Staatspapiere gebe. Der Fiscus wählte die erstere Modalität und am 1. April 1847 wurde die Bahn vom Staate übernommen. Später hat auch die sachsen-altenburgische Regierung ihren Antheil an die königl. sächsische abgetreten.

Die Eröffnung der Bahn erfolgte in folgenden Abschnitten:

1) am 19. Septbr. 1842 von Leipzig bis Altenburg;
2) „ 15. März 1844 von Altenburg bis Crimmitschau;
3) „ 6. Septbr. 1845 von Crimmitschau bis Werdau und von Werdau bis Zwickau;
4) „ 31. Mai 1846 von Werdau bis Reichenbach;
5) „ 20. Novbr. 1848 von Plauen bis Hof;
6) „ 15. Juli 1851 von Reichenbach bis Plauen;
7) „ 20. „ „ die Leipziger Verbindungsbahn.

Im Jahre 1853 wurde das zweite Geleis vollendet. Im Mai deff. J. wurde der Bau der Kohlenbahn von Zwickau nach Bockwa begonnen.

4) Anlagecapital.

Der Gesammtbedarf ist im Decret vom 6. März 1849 zu **13,991,912½ Thlr.** angegeben, wovon bis Ende 1851: **13,473,505**

Thlr. verwendet waren. Hierbei sind die Kosten für die Leipziger Verbindungsbahn (veranschlagt auf 161,000 Thlr.) nicht inbegriffen. Mit diesen steigt das Anlagecapital auf **14,152,912 Thlr.** oder pr. Meile **613,016 Thlr.**

5) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
			für Pers.	für Güter	außerd.	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1842	43622	18120	22858	2759	.....	25618	20605	5013
1843	165373	299456	87684	36726	298	124708	92377	32331
1844	217227	432566	116634	61161	2201	179996	96376	83620
1845	228080	627227	131769	80692	2751	215105	126888	88217
1846	304808	1375709	183577	167386	4734	355697	140856	214841
1847	328678	2326242	194441	270001	7150	471593	190796	280797
1848	325454	2374968	184742	273247	18567	476556	235182	241374
1849	391090	2889367	220956	326354	43435	590744	257701	333043
1850	425519	3665380	261272	409602	25701	696576	276497	420079
1851	451058	4858685	286464	623624	31349	$941436\frac{1}{2}$	335509	605927
1852	473336	6760399	327075	$891477\frac{1}{2}$	34716	1253269	436282	816987
1853	492920	7402333	331195	869079	.....	1200274*)	......	......

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1842: **$80\frac{2}{5}$**, 1843: **$71\frac{3}{10}$**, 1844: **$49\frac{3}{5}$**, 1845: **$58\frac{9}{10}$**, 1846: **$39\frac{3}{5}$**, 1847: **$40\frac{2}{5}$**, 1848: **$49\frac{2}{5}$**, 1849: **$43\frac{3}{5}$**, 1850: **$39\frac{7}{10}$**, 1851: **$35\frac{3}{5}$**, 1852: **$34\frac{4}{5}$** Procent.

6) Betriebsmaterial.

Ende 1853 waren vorhanden:

37 Locomotiven (worunter 12 von Stephenson in Newcastle, 14 von Hartmann in Chemnitz, 6 von Borsig in Berlin, 3 von Wöhlert in Berlin, 2 von Keßler in Carlsruhe);

27 Tender;

---

*) Ohne die außerordentlichen Einnahmen.

103 Personenwagen;
13 Gepäckwagen;
1395 Güterwagen.

7) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 42.

B. Sächsisch-Böhmische Eisenbahn.

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: $8\frac{3}{4}$ Meilen. Die Bahn geht von **Dresden** (wo sie mit der Leipzig-Dresdener Eisenbahn in unmittelbarer Verbindung steht) über Reik, Niedersedlitz, Mügeln, Heidenau, Pirna, Pötzscha, Rathen, Königstein, Krippen bei Schandau, Schöna, Niedergrund nach **Bodenbach**, wo sie sich an die k. k. österreich. nördliche Staatsbahn anschließt. Von jener Strecke kommen $1\frac{1}{2}$ Meile auf die in Böhmen liegende, von Oesterreich erbaute, aber unter sächsischer Verwaltung stehende Strecke von Niedergrund bis Bodenbach und fast $\frac{1}{2}$ Meile ($5629\frac{1}{2}$ Ellen) auf die **Verbindungsbahn** in **Dresden** zwischen dem Leipzig-Dresdener, dem sächsisch-schlesischen und dem sächsisch-böhmischen Bahnhofe. (Die Sachsen gehörige Bahnstrecke mißt $95466\frac{1}{2}$ Ellen oder $7\frac{3}{10}$ Meilen.)

2) Beschreibung der Bahn.

Mit Ausnahme von $2\frac{7}{8}$ Meilen, welche **Doppelgeleise** haben, hat die ganze Bahn nur einfaches Geleise. Die Schienen sind breitbasige Schienen, welche pr. Fuß $17\frac{2}{3}$ — $18\frac{2}{3}$ Pfund wiegen und auf Querschwellen von Eichen- und Kiefernholz ruhen. Die **Kronenbreite** der Bahn beträgt **14** Ellen.

Die **Steigungsverhältnisse** der Bahn sind überaus günstig. Fast der dritte Theil oder **33 Procent** sind horizontal, **$50\frac{2}{3}$ Procent** steigend und nur **$16\frac{1}{3}$ Procent** fallend. Das Steigen beträgt im Ganzen **59,**

das Fallen **19¾** Ellen; der Bahnhof Dresden liegt **20** Ellen, der Endpunkt der sächsischen Strecke **43⅗** Ellen über dem Nullpunkte des Dresdener Elbmessers. Die längste Horizontale ist **4600** Ellen lang. Die stärkste Steigung (1 auf 77) kommt nur auf **478** Ellen bei der Brückenauffahrt am rechten Elbufer vor. Außerdem liegen **57,437** Ellen in Steigungen von **1** auf **3000** bis **1** auf **1000**, nur **12,400** Ellen in Steigungen von **1** auf **800** bis **1** auf **200**.

Mit Ausnahme der Elbbrücke enthält die Bahn 47 **gerade Linien**, zusammen **56,229** Ellen lang (die längste mißt 15,269 Ellen), und 47 **Curven**. Nur 10 der letzteren haben Krümmungshalbmesser von weniger als **1500** Ellen; der kleinste beträgt **1000** Ellen.

Unter den eben so zahlreichen als mannigfaltigen **Kunstbauten** sind folgende die bedeutendsten: 1) die steinerne **Elbbrücke** bei Dresden (auf der Verbindungsbahn). Dieselbe ist **1442** Fuß lang, **60** Fuß breit, über dem Nullpunkte **40** Fuß hoch und besteht aus 12 nach Korblinien gewölbten Bogen zu **100** Fuß Spannweite, von denen 6 in gerader Linie über das eigentliche Flußbette führen. An diese Brücke — deren eine Hälfte für den gewöhnlichen Verkehr benutzt wird — schließt sich ein großartiger Viaduct von 44 Bogen zu **20** Ellen Weite und **20—7** Ellen Höhe. 2) Die **Ueberbrückungen** der Niederlage- und Ausschiffungsplätze bei Pirna und Königstein. Bei Pirna bestehen dieselben in 12 Bogen von **12—16** Ellen und 6 Bogen von **6—8** Ellen Weite.

Im Ganzen enthält die Bahn (einschließlich der anstoßenden böhmischen Grenzstrecke bis Bodenbach) 2 kleine Tunnels, 7 Viaducte und 164 Brücken.

3) Geschichte.

Die Anlegung dieser Bahn — der ersten in Sachsen auf Staatskosten ausgeführten — erfolgte auf Grund des am 15. Aug. 1842 zwischen Sachsen und Oesterreich abgeschlossenen Staatsvertrags über die Eisenbahnverbindung zwischen Dresden und Prag unter Leitung des Ober-Ingenieurs Hauptmann **Peters**. Der Bau begann am 1. Decbr. 1845. Die Eröffnung erfolgte in nachstehenden Abschnitten:

1) am 1. August 1848 von Dresden bis Pirna;
2) „ 9. Mai 1850 von Pirna bis Königstein;
3) „ 9. Juni „ „ Königstein bis Krippen;

4) am 6. April 1851 von Krippen bis Bodenbach;
5) „ 19. „ 1852 die Dresdener Verbindungsbahn.

4) Anlagekosten.

Diese betragen nach dem nicht überschrittenen neuesten Kostenanschlag von Dresden bis zur sächsischen Grenze **5,440,000** Thlr. oder pr. Meile **745,000** Thlr. Davon waren Ende October 1853 erst **5,256,329** Thlr. verwandt. Auf die Elbbrücke kommen **462,955** Thlr., mit dem anstoßenden Viaducte, den Brückenrampen u. s. w. aber **862,758** Thlr., während der Kostenanschlag **907,641** Thlr. betrug.

5) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter Ctr.	Einnahme für Pers. Thlr.	Einnahme für Güter Thlr.	Einnahme außerdem Thlr.	Einnahme zusammen Thlr.	Betriebs-Ausgabe Thlr.	Reine Einnahme Thlr.
1848	115827	....	15684	......	$554\frac{1}{2}$	16238	15923	77 (1848–1849)
1849	274415	....	35169	510	1467	37146	37384	
1850	284075	8618	53913	685	4580	59178	51021	8157
1851	351653	196909	118368	27850	2214	148432	100665	47767
1852	358901	925628	129603	136159	9329	275091	145334	129757
1853	368065	1146115	128575	159622	....	288197 *)	......	......

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1848: **98**, 1849: **$100\frac{3}{5}$**, 1850: **$86\frac{1}{5}$**, 1851: **$67\frac{5}{6}$**, 1852: **$52\frac{4}{5}$** Procent.

6) Betriebsmaterial.

Ende 1853 waren vorhanden:

13 Locomotiven (worunter 9 von Hartmann in Chemnitz, 1 von Cockerill in Seraing, 3 von Borsig in Berlin);
10 Tender;

---

*) Ohne die außerordentlichen Einnahmen, Pachtgelder, Miethzinsen ꝛc.

54 Personenwagen mit 2240 Plätzen;
7 Gepäckwagen;
6 Viehwagen;
172 Güterwagen.

C. Sächsisch-Schlesische Eisenbahn.

---

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **180,717** sächs. Ellen oder **13⅘** d. **Meilen.** Die Bahn beginnt bei **Dresden** auf dem rechten Elbufer und geht von da über Langenbrück, Radeberg, Fischbach, Harthau, Bischofswerda, Demitz, Seitschen, Bautzen, Kubschütz, Pommritz, Löbau (wo rechts die Löbau-Zittauer Eisenbahn abgeht), Zoblitz, Reichenbach nach **Görlitz,** wo sie sich an die niederschlesisch-märkische Eisenbahn anschließt. Auf preußischem Gebiet liegen etwa **2½ Meilen.**

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat mit Ausnahme der Strecke zwischen Reichenbach und Görlitz (2 Meilen lang) nur **ein Geleise.** Die Schienen sind Doppel-T-Schienen, wiegen pr. Fuß 22 Pfd. (engl. Maaß und Gewicht) und liegen auf kiefernen Querschwellen.

Horizontal sind **20,** steigend **45,** fallend **35 Procent** der ganzen Bahn. Die Steigung beträgt im Ganzen **973,** der Fall **623½ preuß. Fuß,** die **mittlere Steigung 1** auf **151,** das **mittlere Gefälle 1** auf **182.** Die **stärksten Steigungen** (1 auf 55, 65 und 90) kommen unmittelbar bei Dresden, vom Elbthale aus, vor.

Zur Herstellung des **Unterbaues** sind über **27 Millionen Cubikellen** Erde und Felsen bewegt worden. Die größte Höhe der Dämme beträgt, wie die größte Tiefe der Einschnitte, **28 Ellen.** Von den 504 **Kunstbauten** befinden sich 211 unter der Bahn, 22 über der Bahn, 271 neben der Bahn. Die größten darunter sind:

1) der Viaduct über das Demitzthal bei Demitz, zwischen Bischofswerda und Bautzen, **390** Ellen lang, **31** Ellen hoch, 11 Oeffnungen;

2) der Viaduct über das Spreethal bei Bautzen, **398½** Ellen lang, **34** Ellen hoch, 15 Oeffnungen;

3) der Viaduct über das Bachthal zwischen Riethen und Kuppritz, zwischen den Stationen Bautzen und Löbau, **1704½** Ellen lang, **38** Ellen hoch, 70 Oeffnungen;

4) die Brücke über das Thal des Löbauer Wassers (bei der Stadt Löbau), **336** Ellen lang, **50¾** Ellen hoch, 9 Bogen.

Nächstdem verdienen auch die beiden Brücken über die Röder, unweit Klein-Wolmsdorf bei Radeberg, erwähnt zu werden, von denen die eine in einem einzigen, **80** Ellen weiten Bogen gewölbt ist, die andere aus 3 Oeffnungen von **20** Ellen Höhe besteht.

Das gesammte Areal der Bahn umfaßt gegen **787** Acker. Davon liegen 1) auf sächsischem Gebiet **654½** Acker in 1281 Parzellen, erworben von 570 Besitzern; 2) auf preußischem Gebiet **132** Acker in 201 Parzellen, erworben von 110 Besitzern.

3) Geschichte.

Schon im Jahre 1836 bildeten sich in Bautzen und Zittau oberlausitzische Eisenbahn-Comités. Am 24. Juli 1843 wurde zu Berlin zwischen der preußischen und sächsischen Regierung ein Staatsvertrag abgeschlossen, durch welchen die beiden Regierungen sich verpflichteten, für die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Breslau und Dresden durch die niederschlesisch-märkische und eine in Sachsen zu errichtende Eisenbahngesellschaft — und zwar binnen 4 Jahren — Sorge zu tragen. Am 30. Septbr. deff. J. fand die Auswechselung der Ratificationsurkunden dieses Vertrags statt. Am 20. Septbr. deff. J. erließ die sächsische Regierung eine Erklärung über die Bedingungen ihrer Mitwirkung bei dem sächsisch-schlesischen Eisenbahnunternehmen, wonach der Staat sich mit dem dritten Theil des erforderlichen Anlagecapitals von **6 Mill. Thlr.** betheiligen sollte. Am 10. Octbr. 1843 erließ das vereinigte oberlausitzer Eisenbahn-Comité eine Einladung zur Actienzeichnung, welche am 1. und 2. Nov. deff. J. in Leipzig, Dresden, Chemnitz, Bautzen und Zittau stattfand. Die constituirende Generalversammlung fand zu Dresden am 11. Decbr. deff. J. statt. Das Directorium trat

in Wirksamkeit am 7. Januar 1844 und wählte die Herren Preßler und Krausch, jenen zum berathenden, diesen zum ausführenden Ober-Ingenieur. Der Bau begann bei Dresden am 10. Juni deff. J. und die Eröffnung der Bahn erfolgte in nachstehenden Abtheilungen:

1) am 17. Novbr. 1845 von Dresden bis Radeberg;
2) „ 21. Decbr. „ „ Radeberg bis Bischofswerda;
3) „ 23. Juni 1846 von Bischofswerda bis Bautzen;
4) „ 23. Dec. „ „ Bautzen bis Löbau;
5) „ 1. Juli 1847 von Löbau bis Reichenbach;
6) „ 1. Sept. „ „ Reichenbach bis Görlitz.

In der Generalversammlung am 28. Septbr. 1849 wurde das Directorium ermächtigt, wegen der Abtretung der Bahn an den Staat mit der Regierung in Unterhandlung zu treten. Am 4. Februar 1850 wurde deshalb eine außerordentliche Generalversammlung gehalten, in welcher die fragliche Abtretung an den Staat unter den vorläufig vereinbarten Bedingungen genehmigt wurde (s. unter 4). Die 2te Kammer der Ständeversammlung gab am 16. Octbr. deff. J. ihre Zustimmung, bald darauf auch die erste Kammer, und am 31. Januar 1851 wurde die Bahn vom Staate übernommen.

4) Anlagecapital.

Ende 1848 wurde das Anlagecapital definitiv auf **6,388,500 Thlr.** festgestellt. Dasselbe zerfällt in **4,000,000 Thlr.** Actiencapital der Gesellschaft, **2,000,000 Thlr.** Actiencapital der Staatsregierung, **210,000 Thlr.** Anleihe zu **5 Procent** (schwebende Schuld), **178,500 Thlr.** Zinsenvorschuß der Regierung. — Demnach kommen auf die Meile ca. **456,285 Thlr.**

Die Privatactionairs erhalten **4 Procent** jährliche Zinsen; von 1855 an findet jährlich am 1. April eine Ausloosung von Actien statt, wozu **1 Procent** des Privatactiencapitals oder **40,000 Thlr.** nebst den ersparten Zinsen verwandt werden. Von 1863 an erhalten die ausgeloosten Actien bei der Rückzahlung eine Prämie, die mit **1 Procent** beginnt und jährlich um **⅛ Procent** steigt.

5) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
			für Pers.	f. Güter	außerd.	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1846	152506	193772	79532	30179½	317	110028	52537	57491
1847	314234	728608	164374	119853	957	285185	186405	98780
1848	432500½	890673	189539	127451	1922	318913	226929	91984
1849	456330	1176075	206314	169472½	1398	377184	221664	155520
1850	446781½	1425659	215709	193259	1073	410041	255013	155028
1851	457187	1983559	219177	249590	1660	470427	268307	202120
1852	485087	2571055	229317	301241	1635	532193	263806	268387
1853	487213	2562794	235682	311037	....	546719*)	......	......

Nach Procenten der Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1846: **47¾**, 1847: **65½**, 1848: **71¼**, 1849: **58¾**, 1850: **62⅕**, 1851: **57**, 1852: **49½** Procent.

6) Betriebsmaterial.

Ende 1853 waren vorhanden:

18 Locomotiven, sämmtlich mit 6 Rädern und mit Expansion, worunter 14 aus der Fabrik von Stephenson in Newcastle, 2 von Hartmann in Chemnitz, 2 von Wöhlert in Berlin;
14 Tender;
40 Personenwagen mit 2026 Plätzen;
369 andere Transportwagen.

7) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 43.

D. Chemnitz-Riesaer Eisenbahn.

Siehe Seite 67 — 70.

*) Ohne die außerordentlichen Einnahmen.

Die gesammten sächsischen Staatseisenbahnen haben eine Ausdehnung von beinahe **53 Meilen.** Die sächsische Betriebsverwaltung erstreckt sich aber (mit Einschluß der Löbau-Zittauer Bahn, der bayerischen Strecke bis Hof und der böhmischen Strecke bis Bodenbach) auf **60½ Meilen.**

Die vorhandenen Transportmittel bestanden Ende 1852 in 73 Locomotiven, 57 Tendern, 211 Personen- und 2041 anderen Transportwagen.

Verkehr und Betriebs-Einnahmen sämmtlicher sächsischen Staatseisenbahnen in den letzten 4 Jahren sind aus folgender Uebersicht zu ersehen.

Jahr	Personen	Güter Centner	Einnahme für Personen Thlr.	für Güter Thlr.	zusammen Thlr.
1850 *)	709364	3675369	339360	449308	788667
1851	1302224	7593282	648657	941749½	1590406
1852	1447869	11288708	740721	1377953	2118674
1853	1555597	13167858	802567	1502102	2304669

58. Stargard-Posen (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **45,283⅗ preußische Ruthen oder ca. 23 d. Meilen.** Die Bahn geht von **Stargard** in Pommern, sich an die Stettin-Stargarder Bahn (welche der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft gehört) anschließend, über Dölitz, Arnswalde, Augustwalde, Wolden-

*) Die sächsisch-bayerische und sächsisch-böhmische Eisenbahn.

berg, Kreuz bei Driesen (wo die nach Königsberg führende preußische Ostbahn beginnt), Dratzig, Wronke, Samter, Rokietnice nach **Posen.**

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur ein Geleise, bestehend aus breitbasigen Schienen, pr. Fuß $22\frac{4}{5}$ Pfd. schwer, die auf eichenen Querschwellen liegen.

Von Stargard aus sind **11,108** Ruthen horizontal, **15,459** R. fallend, **18,711** Ruthen steigend; der Fall beträgt **522**, die Steigung **685** Fuß, das Maximum der Steigung **1** auf **200**. Die geraden Linien betragen **36,718**, die Krümmungen **8561** Ruthen.

Die Schwierigkeiten des Baues waren nicht sehr bedeutend. Die größten Bauwerke sind die Brücken über die Drage, Netze und Warthe.

3) Geschichte.

Subscription Ende April 1845. Constituirende Generalversammlung am 25. Septbr. deff. J. Concession und Bestätigung des Statuts am 4. März 1846. Beginn des Baues unter Leitung des Ober-Ingenieurs **Hartwich** am 20. März 1846. Im Jahre 1847 bewilligte der Staat eine Garantie von **$3\frac{1}{2}$ Procent** Zinsen (Nachtrag zum Statut v. 18. März 1847). Bereits am 10. Aug. deff. J. wurde die **9 Meilen** lange Strecke von Stargard bis Woldenberg, am 20. Juni 1848 eine weitere **$7\frac{1}{2}$ Meilen** lange Strecke von Woldenberg bis Wronke, am 14. Juli deff. J. die **$2\frac{1}{2}$ Meilen** lange Strecke von Wronke bis Samter, endlich am 10. August deff. J. die ganze Bahn eröffnet, so daß deren Bau wenig über $2\frac{1}{4}$ Jahre gedauert hatte. Am 1. Juli 1851 wurde die Administration der Bahn in Gemäßheit eines am 26. Juni deff. J. geschlossenen Vertrags auf unbestimmte Zeit vom Staate übernommen.

4) Anlagecapital.

a) Actiencapital: **5,000,000 Thlr.** in Actien à **100 Thlr.**, worauf bis Ende 1851 wegen unerfüllt gebliebener Zeichnungen nur

nur **4,996,425** Thlr. eingezahlt worden waren. Die Actien unterliegen der Amortisation (s. unter 8).

b) Prioritäts-Anleihe: **500,000** Thlr. zu **4** Procent in Obligationen zu **100** und **50** Thlr., beschlossen am 6. Novbr. 1852. (Privilegium ertheilt 27. Decbr. dess. J.) Die Tilgung, wozu $\frac{1}{2}$ Procent nebst den ersparten Zinsen dient, beginnt im Jahre 1854.

Ende 1852 wurden die Gesammt-Ausgaben zu **5,443,359** Thlr. oder pr. Meile **236,700** Thlr. berechnet, wogegen die Einnahme nur **5,392,194** Thlr. betrug.

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bereits erwähnt, wird diese Bahn seit 1. Juli 1851 nach den Bestimmungen des Nachtragsstatuts vom 8. März 1847 in Verbindung mit der preußischen Ostbahn von der Direction der letztern in Bromberg verwaltet. Von der vorbehaltenen Befugniß, die gänzliche Abtretung der Bahn mit allen Activis und Passivis gegen eine jährliche Rente von $3\frac{3}{4}$ Procent durch eine bis spätestens den 1. Februar 1852 abzugebende Erklärung zu erlangen, hat der Staat keinen Gebrauch gemacht. — Im Uebrigen gelten dieselben Bestimmungen, wie für alle preußischen Privatbahnen. (S. Einleitung.)

6) Verfassung.

Die Gesellschaft hat ihr Domicil in Stettin.

Während der Dauer der Verwaltung der Bahn durch den Staat wird die Gesellschaft der Staatsverwaltung gegenüber durch einen aus 5 Mitgliedern, von denen 2 in Stettin wohnen müssen, bestehenden **Verwaltungsrath** repräsentirt. Nach den Statuten besteht die **Direction** aus 7, der **Verwaltungsrath** aus 16 Mitgliedern. Die ordentliche **Generalversammlung** findet statutenmäßig am ersten Dienstag im Mai statt. In derselben geben **5** Actien 1 Stimme; der Besitz von **10, 30, 50, 80, 120, 180, 240, 320** Actien berechtigt zu resp. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 Stimmen; Besitzer von **400** und mehr Actien haben als Maximum 10 Stimmen.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter Ctr.	Einnahme für Pers. Thlr.	für Güter Thlr.	außerdem Thlr.	zusammen Thlr.	Betriebs-Ausgabe Thlr.	Reine Einnahme Thlr.
1848	172234½	705283	119379	76374	2526	198278	190223½	8055
1849	190204	551614	174894	101626	3654	280174	287449	......
1850	206313	609129	196651	104157	7390	308198	313543	......
1851	222205	851512½	201055	122120	11226	334401	351095	......
1852	230127	1391847	242500	180682	27672	450854	420053	30801
1853	....	....	......	......	.....	407881*)	....	......

Unter den Ausgaben sind die für die Strecke von Stettin bis Stargard mitgerechnet, welche von der Stargard-Posener Eisenbahngesellschaft seit 10. August 1847 verwaltet wird, gegen eine Abgabe von **65** Procent der Brutto-Einnahme an die Berlin-Stettiner Gesellschaft. Diese erhielt für 1848: **49,828**, für 1849: **53,930**, für 1850: **58,923**, für 1851: **61,610**, für 1852: **73,362** Thlr. Die Brutto-Einnahmen für diese Strecke betrugen 1848: **76,889½**, 1849: **82,969**, 1850: **89,112**, 1851: **94,120**, 1852: **117,026** Thlr., wovon der Stargard-Posener Gesellschaft für 1848: **5225**, 1849: **5481**, 1850: **7702**, 1851: **26,941½**, 1852: **40,042** Thlr. reine Einnahme blieben.

Vom 10. August 1853 an ist ein neuer Pachtvertrag in Kraft getreten, nach welchem künftig nur **55** Procent der Brutto-Einnahme an die Berlin-Stettiner Gesellschaft abgegeben und alle Kosten der Bahnunterhaltung von dieser erstattet werden**).

8) Rentabilität.

Wie aus dem vorhin Mitgetheilten bereits erhellt, ist die Bahn noch weit davon entfernt, rentabel zu sein. Ohne die vom Staate garantirten und zuerst für 1849 bezahlten **3½** Procent Zinsen wäre die Zahlung einer Dividende bisher nicht möglich gewesen. Außer jenen **3½** Procent verwendet der Staat jährlich (von 1850 an) ½ Procent des Actiencapitals oder **25,000** Thlr. nebst den ersparten Zinsen zur Erwerbung

*) Ohne die außerordentlichen Einnahmen.

**) Der frühere oneröse Pachtvertrag hat der Stargard-Posener Bahn im Ganzen ein Geldopfer von 109,658 Thlr. gekostet.

und Amortisation von Stammactien durch Ausloosung und Auszahlung zum Nennwerthe*).

9) Reservefonds.

Bis Ende 1851 ist die Bildung eines solchen noch nicht möglich gewesen. — Nach den Statuten soll dann, wenn der Reinertrag **5 Procent** übersteigt, mindestens der vierte Theil, höchstens die Hälfte des Ueberschusses zu einem Reservefonds genommen werden, welcher **10 Procent** des Actiencapitals nicht übersteigen darf. Für 1852 wurden dem Reservefonds **25,000 Thlr.** überwiesen.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:

24 Locomotiven (alle mit 6 Rädern) nebst Tendern, sämmtlich von Borsig in Berlin;

46 Personenwagen mit 2428 Plätzen;

193 andere Wagen (worunter 9 Gepäckwagen) für 22,080 Ctr. Belastung;

22 Postwagen.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 44.

Steele-Vohwinkel, siehe Prinz-Wilhelms-Eisenbahn.

---

*) Am 1. Juli 1853 fand die fünfte Verloosung (von 287 Actien) statt.

59. Taunusbahn (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn beginnt bei **Frankfurt** a. M., unweit der Mainlust, geht von da in gerader Linie bis Höchst, hierauf immer ziemlich nahe am Main hin über Hattersheim, Flörsheim, Hochheim nach Castel, **Mainz** gegenüber, dann über Mosbach, wo eine kurze Zweigbahn, zunächst für Pferdetransport, nach Biberich abgeht, nach **Wiesbaden.** Die Länge der Bahn beträgt **11,523** preuß. Ruthen oder **5$\frac{7}{8}$** geogr. M., wovon **4$\frac{1}{9}$** M. zwischen Frankfurt und Castel, **1$\frac{3}{4}$** M. zwischen Castel und Wiesbaden. Auf Frankfurter Gebiet liegen **1248** Ruthen. Die Entfernung zwischen den einzelnen Stationen beträgt: von Frankfurt bis Höchst **2376**, von Höchst bis Hattersheim **1606**, von Hattersheim bis Flörsheim **1478**, von Flörsheim bis Hochheim **1805**, von Hochheim bis Castel **1540**, von Castel bis Wiesbaden **2336** Ruthen. Die Zweigbahn nach Biberich ist **292** Ruthen lang.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Steigungen sind unmerklich; nur auf einer kurzen Strecke kommt die größte Steigung **1** auf **276** vor. Horizontal sind **666$\frac{1}{2}$**, steigend **4589**, fallend **5881** pr. Ruthen. Das Steigen beträgt im Ganzen **126**, das Fallen **91$\frac{1}{2}$** rhein. Fuß. Der kleinste Krümmungshalbmesser kommt zwischen Kostheim und Castel vor und beträgt **47$\frac{3}{4}$** Ruthen; ein ähnlicher Bogen kommt bei Einmündung der Biebericher Zweigbahn vor, doch ist im Jahre 1848 die Curve zwischen Castel und Biberich dergestalt abgeändert worden, daß auf derselben Güterzüge mit Locomotiven befördert werden können. Die größte Höhe der Dämme kommt im Niddathale bei Höchst vor und beträgt **25** Fuß. Die tiefsten Einschnitte sind **10—20** Fuß tief. Im Ganzen war das Terrain sehr günstig. An Kunstarbeiten enthält die Bahn 16 größere Brücken (von denen die Niddabrücke die größte ist) und Durchlässe, sowie 113 kleinere Durchlässe.

Die Bahn hat nur ein Geleise. Der Oberbau besteht aus doppelten Stuhlschienen, pr. Fuß 18 Pfd. schwer, welche mit hölzernen, von außen eingetriebenen Keilen in den Stühlen befestigt sind. Diese wiegen $18\frac{1}{2}$—$21\frac{1}{5}$ Pfd. und liegen in den Einschnitten auf Steinblöcken, auf den höheren Dämmen aber auf **8** Fuß langen, **12—14** Zoll breiten, halbrunden Querschwellen. Im Ganzen liegen **7400** Ruthen auf Schwellen und **5652** Ruthen auf Steinwürfeln.

3) Geschichte.

Zu Ende des Jahres 1835 bildete sich in Frankfurt a. M. ein Comité, bald nachher entstanden Comités in Mainz und Wiesbaden, und lange stritt man sich darüber, auf welchem Mainufer die Bahn gebaut werden sollte. Am 24. Juni 1836 vereinigten sich die Comités von Frankfurt und Wiesbaden, schlossen am 7. Februar 1837 einen Vertrag über Anlegung der Bahn auf dem rechten Mainufer und luden am 10. März 1837 (nachdem sie am 16. Febr. dess. J. eine vorläufige Concession erhalten hatten) zur Subscription ein. Im Juli dess. J. wurde die linke Mainbahn ganz aufgegeben. Ende October und Anfang November dess. J. schlossen jene Comités mit dem in Mainz eine Uebereinkunft. Am 10. Februar 1838 schlossen die drei betheiligten Regierungen von Frankfurt, Hessen-Darmstadt und Nassau über die beabsichtigte Eisenbahn einen Staatsvertrag ab und ertheilten unter dem 8. Mai, 11. Mai und 13. Juni dess. J. ihre definitive Concession. Erst am 12. August 1840 fand die erste Generalversammlung statt, nachdem der Bahnbau durch das mit unbeschränkter Vollmacht versehene Comité vollendet worden war. Am 11. Septbr. 1839 wurde eine Probefahrt von Frankfurt bis Hattersheim gemacht, am 26. Septbr. dess. J. begannen die regelmäßigen Fahrten von Frankfurt bis Höchst, am 24. Nov. bis Hattersheim; am 10. März 1840 wurde die Strecke von Wiesbaden bis Castel, am 13. April dess. Jahres die ganze Hauptbahn, am 3. Aug dess. J. die Zweigbahn nach Biberich in Betrieb gesetzt.

4) Anlagecapital.

1) **Actiencapital: 3 Mill. Fl. rhein. in Actien à 250 Fl.** *).

---

*) Nach einem von der Generalversammlung am 23. März 1852 gefaßten Beschlusse soll mittelst einer jährlichen Dotation von 3000 Fl. ein Amortisations-

2) **Prioritäts-Anleihe: 500,000 Fl. rhein. zu $3\frac{1}{2}$ Procent.** (Die letztere ist in Gemäßheit eines Beschlusses vom 25. März 1844 an die Stelle einer am 29. März 1841 beschlossenen Anleihe von **300,000** Fl. zu **4 Procent** getreten.)

Die gesammten Anlagekosten betragen demnach **3,500,000 Fl.** oder **2 Mill. Thlr.**, was pr. Meile **341,297 Thlr.** giebt.

5) Verhältniß zum Staate.

Die Concession ist auf 99 Jahre ertheilt. Wird nach Ablauf dieser Zeit die Concession nicht erneuert oder verlängert, so wird von Seiten jedes der drei betreffenden Staaten die Befugniß vorbehalten, entweder das Eigenthum der Bahn mit Grund und Boden und allem Zubehör gegen baaren Ersatz für den Staat einzuziehen, in welchem Falle die Ausmittelung der Ersatzsumme durch gerichtliche Taxation geschehen soll, oder zu verfügen, daß die Bahn als solche mit allem Zubehör zum ferneren Betrieb veräußert werden darf. — Seit dem 1. Januar 1849 vergütet die Postverwaltung für sämmtliche Posttransporte (incl. Briefe und Zeitungen) nach ihrem Bruttogewicht den vollen Frachttarif der zweiten Güterclasse. Postreisende zahlen den vollen Personentarif zweiter Wagenclasse.

6) Verfassung.

Die ordentlichen **Generalversammlungen** sollen abwechselnd in Wiesbaden und Mainz und zwar im Monat März jedes Jahres gehalten werden. In denselben hat jeder Besitzer von **10** und **mehr Actien** Sitz und Stimme; je **10 Actien** geben eine Stimme, doch kann Niemand mehr als 10 Stimmen in sich vereinigen. Die Verwaltung der Angelegenheiten der Gesellschaft besorgt ein aus 6 Mitgliedern bestehender, von der Generalversammlung gewählter **Verwaltungsrath**, der seinerseits den **Director** der Bahn ernennt. Der Sitz der Gesellschaft ist in **Frankfurt a. M.**

---

fonds zur Sicherung des Actiencapitals gebildet werden, über dessen Anlegung später verfügt werden soll.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter Centner	Einnahme für Perf. Fl. rh.	für Güter Fl. rh.	außerdem Fl. rh.	zusammen Fl. rh.	Betriebs-Ausgabe Fl. rh.	Reine Einnahme Fl. rh.
1839	61766	......	......	.....	.....	16470	23087	222302
1840	661002	......	338374½	13573	17765	369713	140787½	
1841	769551	......	416980	.....	9012	425992	220791	205201
1842	813100	34110	......	.....	6639	460194	245986½	214208
1843	744660	40088½	396658	26883	13026	436567	233492	203075½
1844	743667	60211½	400196	31161	4016	435373	235886	199487
1845	739675	103452	398446	37722	7713	443881	231062	212818
1846	797642	161478	427213	45068	7329	479611	246892	232719
1847	742150	336073½	402150½	61897	7668	471715	269769	201946
1848	677909	255587	345112	48127	6451	399690	250756	148934
1849	725283	332196½	354335	58475	2349	415159	252652	162507
1850	776002	342061½	387721	86295	2026	476042	273665	202377
1851	805439	351198	428321½	59851	1871	490044	280046	209998
1852	805733	419488[illegible]	427243	71322	1791	500356	294704	205652
1853	......	471016	434571	68405	5506	508482	271603	236879

Nach Procenten der Brutto-Einnahmen betrugen die Betriebs-Ausgaben 1840: **39**, 1841: **52**, 1842: **51½**, 1843: **53½**, 1844: **50¾**, 1845: **47½**, 1846: **48¾**, 1847: **53¾**, 1848: **58½**, 1849: **60⅞**, 1850: **57½**, 1851: **53**, 1852: **59** Procent.

8) Rentabilität.

Die Dividenden betrugen im Jahre 1840: **6⅖** Proc., 1841—45 jedesmal **6** Procent, 1846: **6⅘** Procent, 1847: **6** Proc., 1848: **4⅖**, 1849: **4⅘**, 1850: **5**, 1851: **5⅖**, 1852: **5⅗**, 1853: **5⅘** Procent.

Dies giebt im Durchschnitt aus den Jahren 1840—1853 jährlich etwa **5¾** Procent.

9) Reservefonds.

Der Reservefonds wird durch eine Tantième des jährlichen Nettogewinnes, wenn außer derselben eine Jahresdividende von wenigstens **5** Procent unter die Actionairs vertheilt werden kann, gebildet und soll

wenigstens **10** Procent des Actiencapitals betragen. Ende 1852 betrug das Capital-Reserve-Conto **100,000** Fl., wozu für 1852 noch **5000** Fl. und für 1853 ebensoviel kommen. Das ganz erschöpfte Maschinen- und Transportmittel-Reserve-Conto wurde von dem Reinertrag des Jahres 1852 mit **30,152** Fl., für 1853 mit **56,380** Fl. dotirt.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:

13 Locomotiven*) (nämlich: 6 von Robert Stephenson, 2 von Sharp & Comp., 2 von Cockerill, 2 von Keßler in Carlsruhe 1 von Jacobi, Haniel & Huyssen in Ruhrort);

99 Personen- und 77 andere Wagen.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 45.

---

60. Thüringische Eisenbahn (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **50,284** preuß. Ruthen oder über **25½** d. Meilen. Die Bahn geht in südlicher, später westlicher Richtung von **Halle,** wo ihr Bahnhof unmittelbar neben dem der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn liegt, die Elster und bald nachher die Saale überschreitend nach Merseburg, dann über Corbetha, Weißenfels, Naumburg, Kösen, Sulza, Apolda, Weimar, Vieselbach, **Erfurt,** Neudietendorf, Gotha, Fröttstedt (wo links eine Pferdebahn nach Waltershausen abgeht), Wutha, Eisenach, Herleshausen nach **Gerstungen,** wo sie sich an die hier beginnende Friedrich-Wilhelms-Nordbahn anschließt. Etwa **10** Meilen der Bahn liegen auf sachsen-weimarischem, **6½** Meilen auf sachsen-gothaischem, **9** Meilen auf preußischem Gebiet. — Projec-

*) excl. 2 ältere, welche demontirt worden sind.

tirt wird eine Zweigbahn von Weißenfels oder Corbetha über Dürrenberg nach Leipzig, für welche bereits Concession ertheilt ist. (S. Nachtrag.)

2) Beschreibung der Bahn.

Auf etwa $11\frac{1}{8}$ Meilen hat die Bahn doppeltes Geleis. Der Oberbau besteht aus breitbasigen Schienen, pr. Fuß theils 18, theils 22 Pfd. schwer, und zwar liegen auf $16,393\frac{1}{2}$ Ruthen leichtere, auf 60,081 R. schwerere Schienen.

Horizontal sind 8388, steigend 25,625, fallend 16,271 Ruthen. Die größte Steigung 1 auf 150 kommt nur dreimal vor. Die Steigung beträgt zusammen $1239\frac{1}{3}$, das Fallen $871\frac{2}{3}$, die Höhendifferenz der Endpunkte also $367\frac{2}{3}$ Fuß, und zwar liegt der Anfangspunkt 346, die tiefste Stelle der Bahn bei Merseburg $312\frac{1}{4}$, die höchste Stelle bei Gotha 1049, der Endpunkt $713\frac{2}{3}$ Fuß über dem Meeresspiegel.

Die geraden Bahnstrecken sind zusammen $15\frac{2}{3}$ M., die in Curven liegenden $9\frac{1}{2}$ Meilen lang. Nur drei der ersteren sind über 1000 R., nämlich resp. 2287, 1235 und 1207 R. lang. Die Krümmungshalbmesser betragen 200—1500 Ruthen.

Das ganze für die Bahn erworbene Terrain beträgt 3685 preuß. Morgen.

Die Erd- und Kunstarbeiten waren sehr bedeutend. Die Zahl der bewegten Schachtruthen ist 2,016,500. Zwischen Weimar und Erfurt kommen Einschnitte von 63 Fuß Tiefe vor, bei Apolda ein Damm von 72 Fuß Höhe und 250 Ruthen Länge.

Die bedeutendsten Brücken sind: eine über die Elster, 12 Bogen; 9 über die Saale, zusammen 57 Bogen; 2 über den Gotthardsteich bei Merseburg, 4 über die Ilm, 3 über die Gera, 6 über die Hörsel, eine über die Werra u. s. w. Wo die Bahn die Festungswerke von Erfurt durchschneidet, sind 2 kleine Tunnels angelegt. Die Gesammtzahl der ausgeführten Kunstbauten (Brücken, Durchlässe, Viaducte u. s. w.) beträgt über 600, worunter 65 größere Brücken mit 320 Oeffnungen, 269 kleinere Brücken, 30 Ueber- und 73 Unterführungen von Wegen, 193 Seitendurchlässe, 22 Futtermauern, endlich 8 Durchstiche der Flüsse Saale, Gera, Ilm und Hörsel mit Verlegung des Flußbettes.

3) Geschichte.

Nachdem am 20. December 1841 zwischen Preußen, Kurhessen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Gotha ein Staatsvertrag über eine Eisenbahn von Halle nach Cassel abgeschlossen worden war, bildeten sich in den Städten Halle, Merseburg, Weißenfels, Naumburg, Apolda, Weimar, Erfurt und Eisenach im Jahre 1842 Actienvereine, aus deren Mitte am 25. März dess. J. ein provisorischer Ausschuß zusammentrat. Im Frühjahr 1843 wurden die technischen Vorarbeiten begonnen. Ende Februar 1844 wurde zur Subscription von Actien aufgefordert. Am 10. Mai dess. J. kam durch Commissarien der betheiligten 3 Regierungen in Gemäßheit eines neuen, von denselben am 19. April dess. J. abgeschlossenen Vertrags über die Ausführung der Eisenbahn das Gesellschafts-Statut zu Stande. Am 3. August dess. Jahres fand in Erfurt die erste Generalversammlung statt. Am 20. Aug., 10. und 13. Sept. dess. J. ertheilten die Regierungen von Preußen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Coburg-Gotha ihre Concession. Im October dess. J. begann der Bau unter Leitung des Ober-Ingenieurs **Mons** und schon am 19. Mai 1846 wurde eine Probefahrt von Halle nach Merseburg unternommen, am 6. Juni dess. J. aber wurde die erste Strecke von Halle bis Weißenfels eröffnet. Rasch folgten nun die Eröffnungen der anderen Strecken aufeinander: am 19. December 1846 von Weißenfels bis Weimar; am 1. April 1847 von Weimar bis Erfurt; am 10. Mai dess. J. von Erfurt bis Gotha; am 24. Juni dess. J. von Gotha bis Eisenach; die letzte Strecke, von Eisenach bis Gerstungen, wurde erst nach längerer Pause am 25. Septbr. 1849 eröffnet.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **9 Mill. Thlr.** in Actien zu **100 Thlr.** Den vierten Theil des Actiencapitals oder **2¼ Mill. Thlr.** haben die drei betheiligten Staatsregierungen übernommen, nämlich Preußen **810,000 Thlr.**, Sachsen-Weimar **900,000 Thlr.**, Sachsen-Gotha **540,000 Thlr.**, so daß die Zahl der Privatactien nur **67,500** beträgt.

2) **Prioritäts-Anleihen: 5 Mill. Thlr.**, nämlich: a) Anleihe von **4 Mill. Thlr. zu 4½ Procent**, beschlossen 31. Mai 1847, genehmigt 23. Juli dess. Jahres. (Der ursprüngliche Anleiheplan mit 3½ Procent Zinsen und steigender Prämie für die ausgeloosten Prioritäts-Actien, ganz übereinstimmend mit dem der Leipzig-Dresdener Eisenbahngesell-

schaft, konnte nicht ausgeführt werden; der abgeänderte wurde am 1. Februar 1848 genehmigt. Zum Amortissement dient von 1848 an ½ Procent nebst den ersparten Zinsen.) b) Anleihe von **1 Mill. Thlr.** zu **5 Procent**, beschlossen am 29. Juni 1850 und 28. October 1851, Privilegium vom 1. März 1852. Die Tilgung mit ½ **Procent** beginnt 1853 und endigt 1901. (Diese Obligationen sind den beiden betheiligten sächsischen Staatsregierungen gegen ein Darlehn von gleichem Betrag zu 3¾ Procent in Papiergeld verpfändet.)

Das gesammte Anlagecapital beträgt demnach **14,000,000 Thlr.** oder pr. Meile ca. **548,600** Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Für die von den betheiligten drei Regierungen übernommenen Staatsactien haben jene für den Fall, daß nach Eröffnung des Betriebes der ganzen Bahn von Halle bis Eisenach die Einnahme eines Betriebsjahres nach Abzug der laufenden Unkosten, sowie des zur Bildung eines Reservefonds nöthigen Betrags einen Reinertrag für das ganze Actiencapital nicht ergeben sollte, auf eine Dividende so weit verzichtet, als es nöthig ist, um für die übrigen ¾ des Actiencapitals eine Dividende von **3 Procent** zu gewähren. Dieses Nachstehen hört jedoch nach Ablauf der ersten 30 Betriebsjahre auf, und fällt schon früher hinweg, wenn nach den ersten 10 Betriebsjahren 5 Jahre hintereinander für das ganze Betriebsjahr jährlich eine Dividende von **4 Procent** oder darüber aufkommt. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des preußischen Gesetzes vom 3. Novbr. 1838 maßgebend. Der Ertrag der Abgabe, welche in Preußen von dem Reinertrage des Unternehmens in seiner ganzen Ausdehnung wird erhoben werden, soll ausschließlich zur Amortisation des in dem Unternehmen angelegten Privat-Actiencapitals verwendet werden, und zwar in der Art, daß Actien nach dem Tagescurse angekauft werden und auch die Dividenden der angekauften Actien diesem Fonds zufließen. An dem Amortisationsfonds soll jeder der betheiligten Regierungen ein nach dem Längenverhältnisse der Bahnstrecken zu berechnender Antheil zustehen, so daß, wenn dereinst die Amortisation zu Stande gebracht sein wird, die in jedem Gebiete gelegene Bahnstrecke in das Eigenthum der Regierung übergeht. Mit allen das Unternehmen in seiner Gesammtheit angehenden Anträgen hat sich die Gesellschaft zunächst an die dazu von der preußischen Regierung benannte Behörde zu wenden.

6) Verfassung.

Die Generalversammlungen werden der Regel nach im zweiten Quartale jedes Jahres und abwechselnd in den Städten Halle, Merseburg, Weißenfels, Naumburg, Apolda, Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach gehalten. Nur Besitzer von **5** oder mehr Actien nehmen daran Theil. Auf **5—10** Actien kommt eine Stimme, darüber hinaus auf je **10** Actien eine Stimme, doch kann kein Privatactionair mehr als 10 Stimmen in Anspruch nehmen. Von den Staatsregierungen kommen auf Preußen $\frac{9}{100}$, auf Sachsen-Weimar $\frac{1}{10}$, auf Sachsen-Coburg-Gotha $\frac{6}{100}$ der gesammten Stimmen.

Der **Verwaltungsrath** besteht aus 12 Mitgliedern, nämlich den drei von den hohen Regierungen bestellten Directionsmitgliedern und 9 von der Generalversammlung gewählten Mitgliedern, worunter mindestens 2 aus Sachsen-Weimar und 2 aus Sachsen-Gotha. Die Versammlungen desselben finden nach den Bestimmungen der Direction in Erfurt, Weimar oder Gotha statt.

Die **Direction** hat ihren Sitz in Erfurt und besteht aus 7 Mitgliedern, worunter 3 von den hohen Regierungen ernannte. Die übrigen 4 Mitglieder, sowie 4 Stellvertreter werden vom Verwaltungsrathe gewählt; wenigstens 3 derselben müssen in Erfurt wohnen.

Ihr Domicil hat die Gesellschaft in Erfurt

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
			für Pers.	f. Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1846	110308	99121	31119	8551	......	39670 †)	32422	7246
1847	683318	1021094**)	315488	188893	5114	509495	211452	298043
1848	632943	1052009	288807	215490	24808½	529105	269815	259290
1849	685784	1130449	327483	238432	38817	604732	284866	319866
1850	740365	1471299	442051	308480	54703	805234	321757	483477
1851	766463	1917035	448551	361374	38853½	848779	354292	494487
1852	774227*)	2566233	466270	511073	78652	1055995	381497	673498
1853	......	....	494350	622950	.....	1117300††)	......	......

*) incl. 20,148 Militairs.

**) incl. 132,107 Ctr. für den Bahnbau.

†) incl. 3890 Thlr. für 71,679 Ctr. Schwellen und Schienen zum Bahnbau.

††) ohne die außerordentlichen Einnahmen.

Von den angegebenen Ausgaben wurden 1850 **12,909** Thlr. aus dem Reservefonds gedeckt.

Nach Procenten der Brutto=Einnahme betrugen die Ausgaben 1846: **81¾**, 1847: **41½**, 1848: **51**, 1849: **47**, 1850: **40**, 1851: **41¾**, 1852: **36⅛** Procent.

8) Rentabilität.

Die Verzinsung aus dem Baufonds mit **4** Procent hat mit dem Schlusse des Jahres 1847 aufgehört. Als Dividenden wurden für die Privatactien vertheilt für 1848: **2**, für 1849: **2**, für 1850: **3**, für 1851: **3**, für 1852: **4⅙**, für 1853: **4⅔** Proc.*); dies giebt im Durchschnitt **3$\frac{1}{7}$** Procent jährlich. Die Staatsactien dagegen erhielten aus den Jahren 1848—1850 keine Dividende; für 1851: **1** Procent, für 1852: **4⅙**, für 1853: **4⅔** Procent.

9) Reservefonds.

Zur Bildung eines Reservefonds wird jährlich aus dem Reinertrage ½ Procent des Stammactiencapitals vorweg entnommen. Doch darf sich der Bestand des Reservefonds nicht höher als auf **5** Procent des Actiencapitals belaufen.

Am Schlusse des Jahres 1851 war der Bestand des Reservefonds **156,906½** Thlr.; Ende 1852: **197,889** Thlr.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:

30 Locomotiven, sämmtlich mit 6 Rädern und mit Expansion (15 von Stephenson, 14 von Borsig, 1 von Cockerill);
26 Tender;
70 Personenwagen mit 3325 Plätzen;

---

*) Ausgezahlt wird dieselbe während des Monats April in Erfurt, Berlin, Dessau, Frankfurt a. M., Leipzig, nachher nur in Erfurt.

20 Passagiergepäckwagen;
379 Güterwagen (28 mit 8, 10 mit 6, 297 mit 4 Rädern).

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 46.

---

61. Königl. Preuß. Westphälische Staatseisenbahn.

---

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **35,898** pr. Ruth. oder **18$\frac{1}{5}$** M. Die Bahn verbindet die Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn mit der Cöln-Mindener Eisenbahn und geht von **Haueda** als dem westl. Endpunkte der erstern über Warburg, Bonenburg, Willebadessen, Buke, **Paderborn**, Salzkotten, Gesecke, **Lippstadt**, Benninghausen, Sassendorf, Soest, Welwer nach **Hamm**, wo sie in die Cöln-Mindener Bahn mündet.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur ein Geleise. Die Schienen sind hochkantige, wiegen pr. Fuß 18 Pfd. und liegen auf Querschwellen von Eichenholz.

Von Hamm bis Paderborn, wo die Bahn in ziemlich ebenem Lande liegt, beträgt das Steigen im Ganzen **420**, das Fallen **241$\frac{1}{2}$** F., die größte Steigung **1** auf **167**. Weit schwieriger ist die Strecke zwischen Paderborn und Haueda, die das Eggegebirge zu überschreiten hat, dessen Kamm an den niedrigsten Punkten zu einer Erhebung von etwa **1100** Fuß über dem Meeresspiegel ansteigt.

3) Geschichte.

Im Jahre 1844 bildete sich in Paderborn ein Comité, dem durch Rescript des Finanzministeriums vom 18. Septbr. deff. J. eine Unterstützung von **190,000 Thlr.** aus einem Legat des Königs Friedrich Wilhelm III. und die unentgeltliche Verabfolgung der auf Staatskosten bearbeiteten Kostenanschläge zugesichert wurde.

In Folge einer am 29. März 1845 vom Comité erlassenen Einladung zur Subscription trat eine Actiengesellschaft zusammen, die sich in der Generalversammlung zu Paderborn am 29. Mai deff. J. mit einem Capitale von **5,500,000 Thlr.** unter dem Namen der „**Cöln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn-Gesellschaft**“ constituirte und am 4. Juli 1846 definitive Concession erhielt. Bereits am 24. Februar deff. J. wurde der Bau unter Leitung des Ober-Ingenieurs **Pickel** begonnen. Bald nachher traten Zerwürfnisse ein, in deren Folge die Gesellschaft am 20. Septbr. und 2. Decbr. 1848 ihre Auflösung und die Abtretung der Bahn an den Staat beschloß. Die letztere erfolgte am 20. Decbr. deff. J. und die Auflösung der Gesellschaft wurde durch Verordnung vom 7. Januar 1850 genehmigt. Im November 1849 nahmen die preußischen Kammern ein Gesetz an, in welchem die Regierung ermächtigt wurde, die westphälische Eisenbahn für Rechnung des Staats zur Ausführung zu bringen und zu diesem Zweck die Cöln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn nach Maaßgabe des unter dem 23. Decbr. 1848 mit dem Bevollmächtigten der Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrags für den Staat zu erwerben. Die Eröffnung der Bahn erfolgte in nachstehenden Abtheilungen:

1) am 4. Octbr. 1850 von Hamm bis Paderborn, **$10\frac{1}{4}$ Meilen**;
2) am 28. März 1851 von Warburg bis Haueda, $\frac{1}{2}$ **Meile** (den Betrieb dieser Strecke besorgt die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn-Gesellschaft);
3) am 21. Juli 1853 von Paderborn bis Warburg, **$7\frac{1}{2}$ Meilen.**

4) Anlagekosten.

Der neueste Kostenanschlag beläuft sich auf **8,654,604 Thlr.** oder **pr. M.** über **475,000 Thlr.** (Bis Ende 1853 waren 8,119,932 Thlr. verwandt.)

5) Frequenz und Einnahme.

Auf der Strecke von Hamm bis Paderborn betrug im Jahre 1850 die Frequenz 96,020 Personen, 181,754 Ctr.; die Einnahme für Personen **24,501**, für Güter **11,263**, außerdem **637**, zusammen **36,401** Thlr., die Ausgabe **17,588** Thlr. oder **48⅓** Proc. der Einnahme; — im Jahre 1851 die Frequenz 291,484 Personen, 1,122,121 Centner; die Einnahme für Personen **78,658½** Thlr., für Güter **55,434** Thlr., außerdem **7709** Thlr., zusammen **141,801** Thlr.; die Ausgabe **109,470** Thlr. oder **77⅕** Proc. der Einnahme; — im Jahre 1852 die Frequenz 261,214 Personen, 1,927,308 Ctr.; die Einnahme für Personen **78,598** Thlr., für Güter **82,490** Thlr., außerd. **10,188** Thlr., zusammen **171,276** Thlr.; die Ausgabe **133,586** Thlr. oder **78** Procent der Einnahme. (Für die Benutzung der Strecke von Haueda bis Warburg zahlte die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn-Gesellschaft als Vergütung 954 Thlr.)

6) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:

16 Locomotiven (worunter 10 von Borsig und 4 von Keßler);
59 Personenwagen;
490 andere Wagen.

Ende 1853 waren 23 Locomotiven und 558 Wagen vorhanden.

62. Wien-Raab (früher Wien-Gloggnitz).
(Privatbahn.)

1) Länge und Bahnlinie.

Im Betrieb ist gegenwärtig nur die $5\frac{3}{5}$ Meilen lange Strecke von **Wien** bis **Bruck** an der Leytha. Von da wird die Bahn über Wieselburg bis Raab (11 Meilen) fortgesetzt.

2) Beschreibung der Bahn.

Auf der Strecke bis Bruck, welche nur ein Geleise hat, beträgt die stärkste Steigung **1** auf **216**. Von Wien aus steigt die Bahn um **53** und fällt um **200** Fuß. Die Schienen wiegen pr. Fuß 15 Pfd.

Für die Fortsetzung nach Raab sind die Vorarbeiten noch nicht völlig beendigt.

3) Geschichte.

Freiherr **v.** Sina, Großhändler in Wien, suchte um Gestattung der Vorarbeiten nach am 17. Februar 1836 und um die Bewilligung zweier Eisenbahnen, a) von Wien über Bruck nach Raab und Preßburg und b) von Wien über Neustadt nach Gloggnitz und Oedenburg am 27. Februar 1837. Am 2. Januar 1838 wurde dazu die vorläufige Bewilligung des Staats ertheilt. Programm und Einladung zur Actien-subscription erlassen am 20. März deff. J. Erste Generalversammlung am 1. Octbr. deff. J. Definitive Bewilligung zum Bau der Bahn nach Gloggnitz am 16. Febr. 1839 und 6. Juni 1840. Beginn des Baues unter Leitung des Ober-Ingenieurs Schönerer im April 1839. Eröffnung der Strecken von Baden bis Neustadt am 15. Mai 1841, von Mödling bis Baden am 29. Mai deff. J., von Wien bis Mödling am 20. Juni deff. J., von Neustadt bis Neunkirchen am 24. Oct. 1841, von da bis Gloggnitz am 5. Mai 1842. Am 17. Juni deff. J. wurde der Bau der Bahn von Wien nach Preßburg und Raab definitiv gestattet, aber auf Ansuchen der Direction wurde die Gesellschaft laut Entschließung

vom 3. Decbr. und Verordnung vom 17. Decbr. 1842 von der Verbindlichkeit zur Ausführung der Bahnen von Wien nach Preßburg und Raab wieder enthoben und die betreffende Concession für erloschen erklärt. Zugleich wurde der Name der Gesellschaft in den einer **Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft** verändert.

Am 30. Juli 1844 beschloß die Gesellschaft die Anlegung dreier Zweigbahnen: von Wien nach Bruck, von Mödling bis Laxenburg und von Neustadt bis Katzelsdorf an der ungarischen Grenze (im Anschluß an eine von einer besondern Gesellschaft anzulegende Bahn von Katzelsdorf bis Oedenburg). Von diesen Zweigbahnen wurde die erste am 12. Septbr. 1846, die zweite am 28. Septbr. 1845, die dritte am 20. August 1847 eröffnet. Nach dem am 27. Juli 1847 abgeschlossenen Vertrag hat die Gloggnitzer Gesellschaft die Verwaltung und Unterhaltung der Oedenburger Bahn gegen **5 Procent** der Brutto-Einnahme (zunächst bis Ende November 1848) übernommen.

Im October 1844 übernahm die Gesellschaft auf 5 Jahre, vom Tage der ersten Eröffnung der südlichen Staatseisenbahn an gerechnet, den Betrieb der letztern gegen eine Vergütung von **5 Proc.** der Brutto-Einnahme. Dieses Verhältniß bestand bis 1. Juni 1851, mit welchem Tage die Staatsverwaltung die Regie dieser Staatsbahn selbst übernommen hat.

Am 18. Juni 1846 wurde der Gesellschaft ein **Privilegium auf** 50 Jahre ertheilt. Am 24. Juli deff J verzichtete die Staatsregierung in einem mit der Gesellschaft geschlossenen Uebereinkommen ausdrücklich auf das vorbehaltene Recht, die Abtretung der Wien-Gloggnitzer Bahn noch vor dem Erlöschen des Privilegiums fordern zu können. Aber schon im Jahre 1853 wurden zwischen der Staatsverwaltung und der Gesellschaft Verhandlungen über die Abtretung der gedachten Bahn an den Staat gepflogen. Nachdem die außerordentliche Generalversammlung am 18. März deff. J. die vom Staate gestellten Bedingungen abgelehnt hatte, beschloß die Generalversammlung am 6. Juli deff. J. die Abtretung an den Staat unter folgenden Bedingungen. Die Gesellschaft verwandelt sich wieder in eine **Wien-Raaber Eisenbahngesellschaft** und tritt die Bahn von Wien nach Gloggnitz nebst den Zweigbahnen nach Laxenburg und Katzelsdorf an den Staat ab, welcher für jede der im Privatbesitz befindlichen **13,219** Actien **675** Fl. C.-M., also zusammen **8,922,825** Fl. in fünfprocentigen Staatsschuldverschreibungen giebt. Die Gesellschaft behält aber die Bahn von Wien

nach Bruck, die demnächst bis Raab verlängert wird, sowie die Maschinenfabrik. (Schon die Generalversammlung am 29. Januar 1852 hatte beschlossen, bei der Regierung um Wiederverleihung der Concession zur Ausführung der Bahnverlängerung von Bruck bis Wieselburg und Raab nachzusuchen, weil ohne dieselbe die Zweigbahn nach Bruck so gut als zwecklos war und niemals rentiren konnte.) Auf je **10** Wien-Gloggnitzer Actien kommen **19** Wien-Raaber Actienpromessen à **500** Fl., auf welche noch ca. **70** Procent nachzuzahlen sind. Der hierüber am 4. August 1853 abgeschlossene Einlösungsvertrag erhielt die kaiserliche Bestätigung am 30. August dess. J. und ist vom 1. Oct. dess. J. an ins Leben getreten. Die oben erwähnte Ablösungssumme wird in fünfprocentigen, mit halbjährigen Zinscoupons versehenen und au porteur lautenden Staatsschuldverschreibungen über Beträge von **1000, 500, 100** Fl. und Anweisungen auf **25** Fl. gezahlt und ist in 8 Serien zu **1** Mill. Fl. und eine Serie zu **922,825** Fl. eingetheilt. Hiervon werden vom October 1854 bis October 1857 jährlich 2 Serien, im October 1858 die verbleibende letzte Serie verloost und ein Jahr später (am 1. October) al pari ausgezahlt. Mit Umwechselung der Actien gegen Staatsschuldverschreibungen war zugleich die Ausgabe von Certificaten verbunden, auf welche im Decbr. 1853 die entfallenden Wien-Raaber Eisenbahnactien erhoben werden konnten.

4) Anlagecapital.

Actiencapital: **12½** Mill. Fl. C.-M. in Actien zu **500** Fl.*) (Das ursprünglich festgesetzte Actiencapital betrug ebensoviel; zwar wurde es im Jahre 1842 auf 10 Mill. Fl. herabgesetzt, aber durch Beschluß vom 29. Januar 1845 wieder auf 12½ Mill. Fl. erhöht.) Die Anleihen der Gesellschaft, nämlich a) **1½** Mill. Fl. zu **5** Procent vom 31. Juli 1845 an (beschlossen am 29. Jan. 1845) und b) **1¼** Mill. Fl. zu **5** Procent vom 31. Juli 1849 an (beschlossen am 29. Jan. 1849), außer welchen die Generalversammlung am 29. Januar 1853 eventuell noch eine dritte von **1¼** Mill. Fl. beschlossen hat, die aber nicht zur Ausführung gekommen ist, hat der Staat übernommen.

*) Die erste auf den neuen Wien-Raaber Actien zu quittirende Rate von 200 Fl. begreift folgende Beträge: 16 Fl. 24 Kr. letzte Dividende, 134 Fl. 43 Kr. Baukosten der Brucker Bahn und der Maschinenfabrik, 48 Fl. 53 Kr. Baarzahlung.

5) Frequenz und Einnahme.

a) Gloggnitzer Eisenbahn.

Jahr	Personen incl. Mil.	Güter Centner	Einnahme. für Pers. Fl. C.-M.	für Güter Fl. C.-M.	außerd. *) Fl. C.-M.	zus. *) Fl. C.-M.	Betriebs-Ausgabe Fl. C.-M.	Reine Einnahme Fl. C.-M.
1841 1842	1983383	671743	993218	120612	37126	1150956	......	......
1843	1179245	1204221	620849	188043	46472	855365	411829	443536
1844	1057636	1184644½	641286	217053	48014	906353	403447½	502905½
1845**)	987405	1428481	626456	272015	41933	940404	405009	535394
1846	1217992	1647499	740552	329214	50049	1119815	505466	613349
1847	1128053	1999770	694277	401074	70604	1165956	530422	635534
1848	1022322	1933901	620629	354260	98340	1073229	555539	517691
1849	1088163	2757422	682304	531008	162219	1375531	674979	700552
1850	1291235	3629883	810246	653399	162575	1626220	853048	773172
1851	1437553	5123049	899905	882350	131311	1913566	969551	944015
1852	1601668	5318854	988694	1014507	86409	2089610	1031821	1057789

b) Wien-Brucker Bahn und Maschinenfabrik.

Jahr	Personen	Güter Centner	Einnahme	Betriebs-Ausgabe Fl. C.-M.	Reine Einnahme Fl. C.-M.	Maschinenfabrik Fl. C.-M.	Provision von der Staatsbahn Fl. C.-M.	Gesammter Reinertrag Fl. C.-M.
1843	......	......	......	......	.....	14944	......	458479
1844	......	......	......	......	.....	48312½	......	551218
1845	......	......	......	......	.....	79471	18397	633263
1846	47485	60075	29288	24477	4811	89820	36530	740699
1847	163241	424243	135852	106874	28978	119885	62611	847008
1848	110743	498944	128739	106460	22279	66152	66099	672221
1849	102265	395143	140363	95915	44448	98198	81746½	924944
1850	109582	315608	127244	101218	26026	104607	127446	1031251
1851	130444	553988	155800	117737	38062½	117167	68869½	1168114
1852	146065	648019	166624	140738	25886	233275	......	1316950
1853	138866	490230	143432	......	.....	......	......	......

*) excl. Maschinenfabrik.

**) Nur für 11 Monate, da von diesem Jahre an das Rechnungsjahr am 30. November geschlossen wurde. Die folgenden Jahre sind immer vom 1. December an und bis zum 30. November zu verstehen.

(Unter den außerordentlichen Einnahmen sind auch die für Militairtransporte. Diese betrugen 1848: 84,205 M., 48,851 Fl.; 1849: 81,366 Fl.; 1850: 166,142 M., 90,806 Fl.; 1851: 120,426 M., 67,869 Fl.; 1852: 82,644 M., 42,826 Fl.)

6) Rentabilität.

Die bisher gezahlten Dividenden incl. Zinsen betrugen 1842: **4$\frac{3}{10}$**, 1843: **4$\frac{3}{8}$**, 1844: **5$\frac{1}{4}$**, 1845: **6**, 1846: **6$\frac{1}{2}$**, 1847: **6**, 1848: **4**, 1849: **6**, 1850: **6**, 1851: **8**, 1852: **9 Procent**, also im Durchschnitt der Jahre 1842—1852 jährlich nicht ganz **6 Procent.** Für die 10monatliche Schlußperiode vom 1. Dec. 1852 bis 30. Sept. 1853 ergab sich eine Dividende von **31 Fl. 1 Kr.** pr. Actie (also 6$\frac{1}{5}$ Proc. oder pr. Jahr beinahe 7$\frac{1}{2}$ Proc.), welcher Betrag **25000** auf den neuen Wien-Raaber Eisenbahnactien als ein Theil der ersten Einzahlung mit **16 Fl. 24 Kr.** gutgeschrieben worden ist.

7) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:

54 Locomotiven und Tender, wovon 10 von Sharp, Roberts & Co. in Manchester, 5 von Stephenson in Newcastle, 1 von Hawthorn in Newcastle, 2 von Norris in Philadelphia, 36 aus der eigenen Maschinenfabrik in Neustadt;
144 Personenwagen;
13 Gepäckwagen;
20 Equipagewagen;
29 Viehwagen;
381 Güterwagen.

8) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 47.

63. Herzogl. nassauische concessionirte Wiesbadener Eisenbahn (nassauische Rhein-Eisenbahn; Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: 8 Meilen. Die Bahn geht von Wiesbaden über Biberich, Rüdesheim, Caub, Goarshausen, Braubach am Rheinufer hin bis Niederlahnstein.

2) Geschichte.

Die Concession wurde ertheilt am 20. Mai 1853. Erster Spatenstich 26. Septbr. dess. J. Beginn der Expropriation 21. Nov. dess. J. Beginn der Erdarbeiten bei Walluf 7. Februar 1854.

3) Anlagecapital.

Actiencapital: **24,000,000** Fl. rhein. in Actien à **240** Fl.

4) Verfassung.

Der Verwaltungsrath soll aus 8—15 Mitgliedern bestehen, worunter 3 Nassauer sein müssen.

5) Rentabilität.

Vom Reinertrag soll zunächst eine Dividende von **5** Procent vertheilt werden, nach Abzug dieser Verzinsung und einer Quote für den Reservefonds aber ein Zehntel des Ueberschusses den großentheils in England lebenden Gründern zufallen (die zugleich 300 Actien repräsentiren).

64. Wilhelmsbahn (Cosel-Oderberg; Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn verbindet die oberschlesische Bahn mit der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, indem sie die erstere, sie geradlinig fortsetzend, bei Kandrzin, gegenüber **Cosel**, verläßt, am rechten Ufer der Oder in ziemlich geringer Entfernung hinläuft, bei **Ratibor** die Oder überschreitet, dann am linken Ufer der Oder fortgeht und bei **Oderberg** in die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn einmündet. Ihre Länge beträgt bis zur Landesgrenze bei Oderberg 14,255¾ pr. Ruthen oder fast 7¼ Meilen, wovon 8515¾ Ruthen (über 4¼ Meilen) zwischen Cosel und Ratibor, 5740 Ruthen (über 2⅞ Meilen) zwischen Ratibor und der Grenze liegen. Außer den drei genannten Hauptbahnhöfen sind Anhaltestellen und Bahnhöfe a) vor Ratibor bei Birawa, Dzirgowitz, Hammer, Kempa; b) hinter Ratibor bei Tworkau, Krzizanowitz, Annaberg. — Beabsichtigt wird die Herstellung zweier Zweigbahnen: 1) in östlicher Richtung von Rendza über Rybnik und Nicolai bis Idahütte im Anschlusse an die von Kattowitz dorthin führende Zweigbahn der oberschlesischen Eisenbahn (vorläufig nur bis Kotulla bei Nicolai), 6½ Meilen lang; 2) in westlicher Richtung von Ratibor nach Leobschütz, 4½ Meilen lang.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat durchgehends nur ein Geleise, auch hat der Damm auf 5/7 der Bahnlänge nur eine Kronenbreite von 15 Fuß. Das Terrain ist jedoch überall für ein Doppelgeleise von 24 F. Breite acquirirt. Die Steigungsverhältnisse sind sehr günstig. Die größte Steigung beträgt 1 auf 250 und kommt nur einmal auf 220 Ruthen vor. Von Cosel aus sind 6810 Ruthen steigend, 2600 Ruthen fallend und 4845¾ R. horizontal. Der Endpunkt der Bahn liegt um 78 Fuß höher als der Anfangspunkt bei Cosel. Die geraden Bahnstrecken betragen 11,803½,

die Krümmungen 2452¼ Ruthen. Die letzteren haben mit einer einzigen Ausnahme sämmtlich Halbmesser von 500 und mehr Ruthen. Bei Krzizanowitz kommt ein 17 Fuß tiefer, 110 Ruthen langer Einschnitt, bei Annaberg ein 20 Fuß hoher Damm vor.

Die **Kunstarbeiten** bestehen in 63 Brücken und Durchlässen in der Bahn selbst von zusammen 2008½ Fuß Oeffnung; die größten darunter sind die Oderbrücke bei Ratibor, 332½ Fuß lang und 30 F. hoch, 5 Fluthbrücken im Oderthal unweit Ratibor, wovon eine 231 F. hoch, die Oderbrücke bei Oderberg, 628 Fuß lang und 23 Fuß hoch (zur größern Hälfte von der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft gebaut), und die Brücke über die Pzinna bei Benkowitz, 266 Fuß lang ist.

Die **Schienen** sind plattbasige Vignoles-Schienen, wiegen pr. Fuß 18 Pfd. und liegen auf eichenen Querschwellen von 8 Fuß Länge, 9—12 Zoll Breite und 6 Zoll Dicke.

3) Geschichte.

Bildung eines Comités 17. Januar 1841. Erste constituirende Generalversammlung 26. Febr. 1844. Concession ertheilt und Statut bestätigt 10. Mai dess. J. Beginn des Baues (unter Leitung des Ober-Ingenieurs **Wollenhaupt**) bei Krzizanowitz am 24. April dess. J. Eröffnung der Strecke von Cosel bis Ratibor am 1. Januar 1846, der Strecke von Ratibor bis Annaberg am 1. Janaur 1847, der letzten Verbindungsstrecke von Annaberg bis Oderberg am 1. Sept. 1848. Von der letztern gehören nur 340 Ruthen oder ⅙ Meile (bis zur Landesgrenze) der Wilhelmsbahn; der größere Theil, etwa ⅓ Meile, gehört zur Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, wird jedoch nur von den Zügen der Wilhelmsbahn, die bis zur österreichischen Station Oderberg gehen, befahren. — In der Generalversammlung am 10. Juni 1853 wurde über die (bereits am 24. Mai dess. J. vom König genehmigte) Erbauung zweier Zweigbahnen, über Rybnik in das Nicolaier Kohlenrevier bis Kotulla oder Idahütte und von Ratibor nach Leobschütz, Beschluß gefaßt. Der betreffende dritte Nachtrag zum Statut (datirt vom 2. Juli 1853) wurde am 9. August 1853 bestätigt.

4) Anlagecapital.

a) Ursprüngliches Actiencapital: **1,200,000 Thlr.** in Actien à **100 Thlr.**

b) **Prioritäts-Anleihen: 500,000 Thlr.**, nämlich:

1) **250,000 Thlr.** zu **5 Proc.** nach den Beschlüssen der Generalversammlungen vom 10. December 1846 und 9. März 1847 und dem Privilegium vom 19. April 1847; seit Anfang 1853 ist der Zinsfuß auf **4 Procent** herabgesetzt (auf die Amortisation wird jährlich ½ Proc. nebst den ersparten Zinsen verwandt);

2) **250,000 Thlr.** zu **4 Proc.** nach den Beschlüssen vom 10. Mai und 30. August 1852 und dem Privilegium vom 17. Nov. dess. J. (Die Amortisation erfolgt wie bei der ersten Anleihe und beginnt im Jahre 1854.) — Demnach beträgt das ganze Anlagecapital der Hauptbahn **1,700,000 Thlr.** oder pr. Meile ca. **235,000 Thlr.**

Hierzu kommen nach dem Beschluß vom 10. Juni 1853 und dem Privilegium vom 9. August dess. J. **1,200,000 Thlr.** in Stammactien à **100 Thlr.** (welche in jeder Beziehung in die Kategorie der ursprünglich creirten Stammactien treten), und **2,100,000 Thlr.** in **Prioritäts-Obligationen** à **100 Thlr.** mit **4 Procent** Zinsen und ½ **Procent** Tilgungsfonds (die Amortisation beginnt 1857). Demnach erhöht sich das Anlagecapital auf **5 Mill. Thlr.**, worunter **2,400,000 Thlr.** in Stammactien.

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bei den übrigen preußischen Privatbahnen. (S. Einleitung.)

6) Verfassung.

An der Spitze der Gesellschaft steht ein **Directorium** von 7 Mitgliedern und ebensoviel Stellvertretern, sowie ein **Ausschuß** von 3 Mitgliedern und 3 Stellvertretern. In den **Generalversammlungen** (welche der Regel nach jährlich im Monat April oder Mai stattfinden) ist das Stimmrecht von dem Besitze von **10** Actien abhängig. Auf je **10** Actien kommt eine Stimme; doch kann kein Actionair mehr als 10 Stimmen in Anspruch nehmen.

Ihr Domicil hat die Gesellschaft in **Ratibor.**

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter Centner	Einnahme für Pers. Thlr.	für Güter Thlr.	außerdem Thlr.	zusammen Thlr.	Betriebs-Ausgabe Thlr.	Reine Einnahme Thlr.
1846	47621	184815	22922	11643	604	35169	29020	6150
1847	72784	324282	35357	23986	1614	60957	42239	18718
1848	76098	338726	40409	37603	5334	83345	49737½	33607
1849	84620	377591	52474½	45718½	4253	102446	48539	53907
1850	85331	698163	54375	66282	7558	128214	58532	69683
1851	73784	945404	49433	80325	10099	139857	57468	82389
1852	72638	2189226	50034	165226½	15502	230763	77275	153487
1853	.....	....	49764	213657	26813	290235*)	112192	178043

Die Betriebs-Ausgabe betrug nach Procenten der Brutto-Einnahme 1846: **82½**, 1847: **69¼**, 1848: **59⅔**, 1849: **47⅜**, 1850: **45⅔**, 1851: **41**, 1852: **33½**, 1853: **39** Procent.

8) Rentabilität.

Seit Anfang 1846 sind Dividenden an die Stelle der Zinsen getreten. Für 1846 wurde noch keine Dividende gezahlt; für 1847: **1½**, für 1848: **2**, für 1849: **3½**, für 1850: **4**, für 1851: **5⅓**, für 1852: **9¾**, für 1853: **10⅙** Procent. Dies giebt jährlich im Durchschnitt **4½** Procent.

9) Reservefonds.

Derselbe wird nach den Statuten durch einen von dem Directorium festzusetzenden Abzug von dem Reinertrage gebildet, darf jedoch ohne ausdrückliche Genehmigung des Staats die Summe von **20** Procent, sowie der jährliche Zuschuß die von **2** Procent des Anlagecapitals nicht übersteigen. Ende des Jahres 1851 betrug der Reserve- und Erneuerungsfonds **25,290** Thlr. Für 1852 wurden demselben **22,737** Thlr. überwiesen, wodurch er auf **43,518** Thlr. stieg. (Jener regelmäßige Abzug ist auf **1** Procent des Anlagecapitals festgesetzt.)

*) incl. 9723 Thlr. Entschädigung von der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn für den Betrieb der Annaberg-Oderberger Verbindungsbahn.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:
8 Locomotiven (von Borsig in Berlin);
8 Tender;
24 Personenwagen mit 918 Plätzen;
62 Güterwagen;
8 Kalkwagen;
180 Kohlenwagen;
4 Viehwagen;
1 Schneepflug;
6 Erdtransportwagen.

11) Actiencurs.

Siehe Anhang, No. 48.

---

65. Königl. Würtembergische Staatseisenbahn.

---

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **41$\frac{1}{7}$ Meilen**, wovon **2$\frac{3}{4}$ M.** auf badischem Gebiet liegen. Die Bahn zerfällt in die Hauptbahn und die badisch-würtembergische Verbindungsbahn. Die erstere ist **33$\frac{3}{4}$ Meilen** lang und geht a) von **Heilbronn** über Nordheim, Lauffen, Kirchheim, Besigheim, Bietigheim, Asberg nach Ludwigsburg, **5$\frac{1}{4}$ M.**; b) von Ludwigsburg über Kornwestheim, Zuffenhausen, Feuerbach nach **Stuttgard, 2 Meilen**; c) von da über Cannstatt, Unter- und Obertürkheim, Eßlingen, Altbach, Plochingen, Reichenbach, Ebersbach, Uihingen, Göppingen, Eislingen, Groß-Süßen, Giengen, Geislingen, Amstetten, Lonsee, Beimerstetten nach **Ulm, 12$\frac{1}{4}$ Meilen**; d) endlich von Ulm über Einsingen, Erbach, Rißtissen, Laupheim, Schemmerberg,

Langenschemmern, Warthausen, **Biberach**, Ummendorf, Essendorf, Schussenried, Aulendorf, Durlesbach, Mochenwangen, Niederbiegen, **Ravensburg**, Oberzell, Meckenbeuern nach **Friedrichshafen** am Bodensee, **14** Meilen. — Die badisch-würtembergische Verbindungsbahn geht von **Bietigheim** (zwischen Heilbronn und Ludwigsburg) über Großsachsenheim, Sersheim, Kleinglattbach, Illingen, Mühlacker, **Maulbronn**, Kleinvillars (wo die Grenze überschritten wird), **Bretten**, Gondelsheim, Heidelsheim nach **Bruchsal**, wo sie in die badische Staatsbahn einmündet. Von Mühlacker aus soll später eine Zweigbahn nach **Pforzheim** angelegt werden.

2) Beschreibung der Bahn.

Mit Ausnahme einer kleinen Strecke hat die ganze Bahn bis jetzt nur **ein** Geleise*). Die Schienen sind Vignoles-Schienen, **15** Fuß lang, pr. Fuß 19—22 Pfd. schwer, und liegen jede auf 6 Querschwellen von Eichenholz.

Von der Hauptbahn sind nur **9⅔** Meilen horizontal, **7½** Meilen steigend und etwa **16½** Meilen fallend. Die stärkste Steigung beträgt **1** auf **45** und kommt in der Alp vor, auf der **17,791** Fuß langen schiefen Ebene zwischen Geislingen und Amstetten, die eine Höhe von **395** Fuß ersteigt, und auf einer zweiten schiefen Ebene unmittelbar vor Ulm, von **18,090** Fuß Länge, wo die Bahn um **402** Fuß fällt. Außerdem kommt nirgends eine stärkere Steigung vor als **1** auf **100**. Von Stuttgard bis zur badischen Grenze steigt die Bahn um **498** und fällt um **551⅔** Fuß; von Stuttgard bis Ulm steigt sie um **1415** und fällt um **629½** Fuß; von Ulm bis Friedrichshafen steigt sie um **392** und fällt um **666** F. Der tiefste Punkt der Bahn ist bei Heilbronn, **540** F. über dem Meere, der höchste unweit Beimerstetten zwischen Geislingen und Ulm, **2078** Fuß über dem Meere, so daß die Höhendifferenz zwischen beiden **1538** Fuß beträgt.

Die hauptsächlichsten **Kunstarbeiten** der Hauptbahn sind folgende: 1) der Viaduct über den Neckar bei Cannstatt, **37** Fuß hoch, 9 hölzerne Sprengwerke von **75** Fuß Lichtweite; 2) ein Tunnel durch die Prag, unweit Stuttgard, **2900** Fuß lang, **145** Fuß tief; 3) ein Tunnel unter

---

*) Beabsichtigt wird die Anlegung eines zweiten Geleises zwischen Bietigheim und Plochingen.

dem Lustschlosse Rosenstein bei Cannstatt, **1270** Fuß lang; 4) eine Brücke über die Enz bei Besigheim, **576** Fuß lang, **22** Fuß hoch; 5) ein Tunnel bei Kirchhain, **2175** Fuß lang, **238** Fuß tief; 6) ein Tunnel auf der Alp bei Beimerstetten, **1600** Fuß lang; 7) eine Brücke über die Donau bei Erbach, **20** Fuß hoch, mit 3 Jochen von **70** Fuß Spannweite. Auf der Verbindungsbahn nach Baden sind die wichtigsten Bauwerke: 8) ein Viaduct über das Enzthal bei Bietigheim, **1000** Fuß lang und **110** Fuß hoch, aus 21 Bogen von **40** Fuß Spannweite bestehend; 9) ein Tunnel bei Maulbronn, **1000** Fuß lang; 10) ein Tunnel bei Bruchsal (unter dem Gottesacker), **420** Fuß lang und **28** Fuß tief (vom Gewölbscheitel an gemessen).

3) Geschichte.

Im Jahre 1836 bildete sich eine würtembergische Eisenbahngesellschaft, die sich aber schon 1838 wieder auflöste. Am 7. Mai 1842 wurde den Ständen ein Gesetzentwurf über den Bau von Staatseisenbahnen vorgelegt, wobei die Kosten derselben von Heilbronn bis Friedrichshafen auf **23,440,527** Fl. rh. berechnet waren. Am 19. Januar 1843 beschloß die zweite Kammer den Staatsbau; am 18. April deff. J. wurde das Gesetz über den Bau einer Staatseisenbahn erlassen. Am 15. Juni deff. J. wurde eine besondere Eisenbahncommission ernannt. Am 14. März 1844 wurde die vom Ober-Baurath Etzel vorgeschlagene Eisenbahnverbindung zwischen den Städten Stuttgard, Ludwigsburg, Cannstatt und Eßlingen genehmigt und in demselben Jahre begann der Bau. Die Eröffnung der einzelnen Strecken erfolgte in den nachstehenden Zeitpunkten:

am 22. Octbr. 1845 von Cannstatt bis Untertürkheim;
„ 8. Novbr. „ „ Untertürkheim bis Obertürkheim;
„ 20. „ „ „ Obertürkheim „ Eßlingen;
„ 15. Octbr. 1846 „ Ludwigsburg „ Cannstatt;
„ 14. Decbr. „ „ Eßlingen bis Plochingen;
„ 11. Octbr. 1847 „ Ludwigsburg bis Bietigheim
und von Plochingen bis Süßen;
„ 24. „ „ „ Ravensburg bis Friedrichshafen;
„ 9. Juli 1848 von Bietigheim bis Heilbronn;
„ 28. Mai 1849 „ Biberach bis Ravensburg;
„ 14. Juni „ „ Süßen bis Geislingen;

am 19. Mai 1850 von Ulm bis Biberach;
„ 29. Juni „ „ Ulm bis Geislingen.

Der Vertrag über die Verbindung der würtembergischen und badischen Eisenbahnen durch eine von Würtemberg anzulegende Verbindungsbahn wurde am 4. December 1850 zu Carlsruhe abgeschlossen. Baden überläßt darin der würtembergischen Regierung den Bau und Betrieb dieser Bahn mit sämmtlichen Lasten und Vortheilen. Die badischen Kammern genehmigten denselben am 27. Januar und 1. Februar 1851, die würtembergischen am 28. Mai und 10. Juni deff. J. Am 27. Septbr. 1853 erfolgte die feierliche Eröffnung dieser Verbindungsbahn. Seit diesem Tage ist das würtembergische Eisenbahnsystem als vollendet anzusehen.

4) Anlagecapital.

Bis 1. Juli 1853 betrug das Anlagecapital in runder Summe **25,400,000** Fl. oder **14½** Mill. Thlr. Dies giebt auf die Meile **429,630** Thlr. Hierbei ist jedoch der Aufwand für die badische Verbindungsbahn noch nicht in Anrechnung gebracht.

5) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter Centner	Einnahme für Pers.*) Fl. rh.	Einnahme für Güter Fl. rh.	Einnahme außerd. Fl. rh.	Einnahme zusammen Fl. rh.	Ausgabe Fl. rh.	Reine Einnahme Fl. rh.
1845—46	300231	....	......	....	.....	43003	......	......
1846—47	978915	....	167102	4194	4734	176030	116670	59360
1847	1456780	....	......	....	.....	287213	......	......
1848	1553090	....	......	....	.....	476206	......	......
1849—50	1534739	1150633	472041	250745	12153	734939	411455	323484
1850—51	1802155	2309291	738579½	639539	20317	1398436	630495	767941
1851—52	1752467	3083870	733525	826810	63059½	1623394½	790072½	833322
1852—53	1849401	3828315	731790	1087726	55168	1874684	944181	930503

Das Verwaltungsjahr, auf welches sich die obigen Angaben größtentheils beziehen, beginnt am 1. Juli und endigt am 30. Juni. Die Angaben für 1847 und 1848 beziehen sich jedoch auf das Kalenderjahr.

*) excl. Gepäck.

Der Procentsatz der Ausgaben von der Einnahme betrugen 1846 bis 1847: **66**, 1849—50: **56**, 1850—51: **45**, 1851—52: **48⅔**, 1852—53: **50⅖** Procent.

Das Baucapital hat sich im Betriebsjahre 1850—51 zu **3$\frac{1}{10}$** Procent, im Jahre 1851—52 zu **3$\frac{2}{7}$** Procent, im Jahre 1852—53 zu **3⅔** Procent verzinst.

6) Betriebsmaterial.

Im Jahre 1853 waren vorhanden:

48 Locomotiven (worunter 5 mit 6 Rädern und 40 mit 8 Rädern; 6 von Keßler in Carlsruhe, 3 von Norris und 3 von Baldwin in Philadelphia, 3 von Maffei in München, 30 aus der Maschinenfabrik in Eßlingen);

46 Tender;

123 Personenwagen mit 6792 Plätzen;

392 Güter-, Vieh- und Equipagewagen;

6 Postwagen.

Nachtrag.

1. Aachen-Düsseldorf.

Zu der erwähnten Prioritäts-Anleihe kommt eine zweite von **1,500,000** Thlr. in Prioritäts-Actien von **200** Thlr. mit **4** Procent Zinsen und ½ Procent Amortisation (letztere von 1856 an) nach dem Privilegium vom 9. Januar 1854. Bis 31. Juli 1853 betrug der Bauaufwand **5,580,579** Thlr.

Die Bahn ist **11¼** Meilen lang und endet vorläufig bei Obercassel. Horizontal sind **5030**, steigend von Aachen aus **5227½**, fallend **12,393** Ruthen. Größte Steigung **1** auf **68**. Die geraden Linien sind zusammen **16,549**, die Curven **6102** Ruthen lang. Der Oberbau besteht aus breitbasigen Schienen, die pr. Fuß 23½ Pfd. wiegen.

2. Aachen-Mastricht.

Behufs der projectirten Fortsetzung der Bahn soll eine Anleihe von **1,800,000** Thlr. (in 2000 Prioritäts-Actien à **500** Thlr., 2500 à **200** Thlr. und 3000 à **100** Thlr.) aufgenommen werden. Zinsfuß **4½** Procent, Amortisation mit ½ Procent von 1858 an. (Privilegium vom 28. Dec. 1853.)

3. Altona-Kiel.

Betriebs-Einnahme 1853: **1,000,265** Mark Ct.
Dividende für 1853: **5⅓** Procent.

5. Badische Staatseisenbahn.

Im Bau befindet sich die Bahn von **Basel** bis **Waldshut**, im obern Rheinthal, über Beuggen, Säckingen und Hauenstein, $7\frac{1}{4}$ Meilen lang (zum Theil auf schweizerischem Gebiet).

Die Spurbreite soll demnächst mit der im übrigen Deutschland angenommenen schmäleren in Uebereinstimmung gebracht werden; die erforderlichen Kosten sind auf **1,577,517** Fl. veranschlagt, wovon **500,000** Fl. für Umänderung des Transportmaterials. Der betreffende Gesetzentwurf wurde am 2. Februar 1854 von der zweiten und bald darauf auch von der ersten Kammer angenommen.

Im Jahre 1852 betrug nach officiellen Angaben die Frequenz 2,047,318 Personen (incl. 16,651 Militairs), die Einnahme für Personen **1,151,886** Fl., für Güter **1,296,818** Fl., außerdem **60,304** Fl., zusammen **2,509,008** Fl., die Ausgabe **983,956** Fl. (oder $39\frac{1}{4}$ Procent der Einnahme), die reine Einnahme **1,525,052** Fl. und mit Einrechnung des Betrags der angefertigten Vorrathsstücke u. s. w. **1,592,651** Fl. Das Bau- und Betriebscapital von **31,946,717** Fl. hatte sich mit $4\frac{77}{100}$ Procent verzinst. — Im Jahre 1853 betrug die Frequenz 1,811,906 Personen und 3,900,147 Centner Güter. Einnahme für Personen **1,351,442** Fl., für Güter **1,578,744½** Fl., ganze Betriebs-Einnahme **2,930,186½** Fl.

6. Bayerische Staatseisenbahn.

Dem Vernehmen nach wird die Bahn von Augsburg bis Ulm (excl. Donaubrücke) am 1. Mai, die Donaubrücke zwischen Ulm und Neu-Ulm Anfang Juli, die Strecke von Schweinfurt bis Würzburg am 1. Juli, die Bahn von Würzburg bis Aschaffenburg im Herbst d. J. vollendet und fahrbar sein.

Die Anlagekosten betrugen bis 1. Oct. 1852: **47,198,895** Fl., worunter **2,332,019** Fl. für die Westbahn.

Im Betriebsjahre 1851—52 wurden befördert: 1,509,519 Personen für **1,298,246** Fl., 4,621,994 Centner Güter für **1,551,274** Fl.; ganze Einnahme **3,251,438** Fl., Betriebs-Ausgabe **2,049,654** Fl., reine Einnahme **1,201,784** Fl., was eine Verzinsung von $2\frac{1}{2}$ Procent ergiebt.

Das Betriebsmaterial bestand am 1. Oct. 1852 aus

92 Locomotiven (wounter 67 von Maffei, 16 von Keßler in Carlsruhe und Eßlingen, 8 von Meyer in Mühlhausen, 1 von Hartmann in Chemnitz);

256 Personenwagen mit 10,326 Sitzplätzen;

1199 Güterwagen mit 114,160 Centner Tragfähigkeit;

74 Gepäck-, 70 Torf-, 50 Kohlen-, 17 Bahnpost- und 10 Pferdewagen.

7. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Betriebseinnahme 1853: **364,034 Thlr.**

8. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

In den außerordentlichen Generalversammlungen am 16. Decbr. 1853 und 27. Januar 1854 wurde auf Antrag der Direction die vom König bereits am 11. Nov. 1853 genehmigte Anlegung von Zweigbahnen, von Wittenberg nach Bitterfeld (5 Meilen) und von da einerseits nach Halle, andererseits nach Leipzig, zusammen etwa 13 Meilen lang, beschlossen. Die Entfernung zwischen Leipzig und Berlin wird durch dieselben um **7½**, die zwischen Halle und Berlin um **3¼ Meilen** verkürzt werden. Die erforderlichen Geldmittel im Belauf von **4½ Mill. Thaler** sollen durch Prioritäts-Actien aufgebracht werden.

Betriebseinnahme 1853: **1,141,008 Thlr.**

Dividende für 1853: **7 Procent.**

9. Berlin-Hamburg.

Betriebseinnahme 1853: **1,750,000 Thlr.**

Dividende für 1853: Actien Lit. A. **4½**, Lit. B. **3½ Procent.**

Zum Reservefonds wurden ca. **96,000** Thlr. gelegt.

10. Berlin-Potsdam-Magdeburg.

Betriebseinnahme 1853: **1,028,419 Thlr.**

Dividende für 1853: **4 Procent.**

11. Berlin-Stettin.

Betriebseinnahme 1853: **901,470 Thlr.**

12. Bonn-Cöln.

Betriebseinnahme 1853: **122,500 Thlr.**

14. Breslau-Schweidnitz-Freiburg.

Im Jahre 1853 betrug die Betriebseinnahme **260,847 Thlr.**, die reine Einnahme **134,000 Thlr.**, die Dividende **4⅔ Procent.**

Ueber die von der Direction vorgeschlagene Anlegung einer Zweigbahn von Königzelt nach Liegnitz wird die Generalversammlung am **1.** Mai d. J. Beschluß fassen.

15. Budweis-Linz-Gmunden.

Im Jahre 1853 betrug die Brutto-Einnahme **725,446 Fl.**, die reine Einnahme **205,949 Fl.**, die Dividende **5⅕ Procent.**

Dem Vernehmen nach wird die Bahnstrecke von Budweis bis Linz vom Mai d. J. an mit leichten Locomotiven befahren werden, welche in der Günther'schen Maschinenfabrik in Wiener-Neustadt gefertigt sind. Eine Probefahrt hat bereits Ende März stattgefunden.

16. Chemnitz-Riesaer-Staatseisenbahn.

Betriebsmaterial Ende 1853: 10 Locomotiven (6 von Stephenson, 3 von Hartmann, 1 von Borsig), 19 Personenwagen, 243 Güterwagen.

19. Cottbus-Schwielochsee.

Dividende für 1853: **3 Procent.**

20. Dresden-Tharandt.

Bestätigung der Statuten und Ertheilung der Concession 26. Januar 1854.

Die Bahn erhält einen Unterbau für zwei Geleise, doch wird der Oberbau vorerst für ein Geleis ausgeführt. Bahnhöfe werden in Dresden, Pottschappel und Tharandt errichtet, Haltepunkte in der Nähe des Forsthauses, bei Gittersee und bei Hainsberg. An Kunstbauten sind auszuführen: 5 Brücken über die Weißeritz, 12 kleinere Brücken, 1800 Ellen Futtermauern von 3—6 Ellen Höhe und 80—90 kleinere Schleußen. Von den Zweigbahnen wird nur die von Pottschappel bis Niederheßlich für Locomotivenbetrieb construirt.

Die Betriebsmittel sind vorläufig für die Hauptbahn zu 4 Locomotiven mit 3 Tendern, 12 Personen-, 4 Pack-, 300 Kohlen- und Güterwagen angenommen.

21. Düsseldorf-Elberfeld.

Betriebseinnahme im Jahre 1853: **250,858 Thlr.**
Dividende für 1853: **2½ Procent.**

23. Frankfurt-Hanau.

Betriebs-Resultate des Jahres 1853: 333,911 Personen und 37,822 Centner Güter; Einnahme für jene **100,245½ Fl.**, für diese **6587 Fl.**, außerdem **3031 Fl.**, zusammen **109,864 Fl.**; Ausgabe **47,654 Fl.**, reine Einnahme **62,210 Fl. rhein.** Außer **3½ Procent** Zinsen wurde keine Dividende vertheilt.

Die Fortsetzung der Bahn von Hanau bis Aschaffenburg soll dem Vernehmen nach am 15. Mai eröffnet werden.

24. Frankfurt-Homburg.

Das Actiencapital beträgt **2,500,000 Fl.** in **22,500** Actien à **120 Fl.**

32. Leipzig-Dresden.

Nach dem Beschlusse der Generalversammlung am 30. März 1854 soll eine Anleihe von **1½ Mill. Thlr.** zu **4 Procent** Zinsen aufgenommen werden, um schwerere Schienen anzuschaffen, das Betriebsmaterial zu vermehren, die Bahnhöfe in Leipzig und Dresden zu vergrößern u. s. w.

Resultate des Betriebsjahres 1853: 636,372 Personen *), 44,040,082 Centner (auf eine Meile reducirt); Einnahme für Personen **537,483 Thlr.**, für Güter brutto **701,379 Thlr.**, netto **654,881½ Thlr.**, außerdem von der Magdeburger Bahnstrecke **67,683 Thlr.**, Pachtertrag **7227½ Thlr.**, Gewinn der Wagenbau-Anstalt **20,073½ Thlr.**, Zinsen u. s. w. **23,955 Thlr.**; Gesammt-Einnahme **1,311,304 Thlr.** Die Betriebs-Ausgabe betrug **686,743 Thlr.** oder **52⅓ Procent** der Einnahme, mithin die reine Einnahme **624,561 Thlr.** Diese wurde auf folgende Weise verwandt: Zinsen und Dividende der Actien (9½ Procent) **475,000 Thlr.**, Anleihezinsen **60,000 Thlr.**, Postentschädigung **15,000 Thlr.**, zum Reservefonds **69,912 Thlr.**, Antheil des Bevollmächtigten **2148 Thlr.**, zur Unterstützungscasse **2500 Thlr.**

Der Rerservefonds ist durch jenen Zuschuß auf **331,388 Thlr.** gestiegen.

Das Betriebsmaterial betrug Ende 1853: 34 Locomotiven (wovon 4 in Reserve gestellt), 24 Tender, 144 Personenwagen (mit 5022 Plätzen), 501 Packwagen (incl. 4 Vieh-, 4 Pferde-, 2 Post- und 2 Postbureauwagen) zu 54,600 Centner Ladung.

34. Lübeck-Büchen.

Dividende für 1853: **2 Procent** oder **3⅗ Thlr. pr. Actie.**

36. Magdeburg-Halberstadt.

Betriebseinnahme 1853: **482,862 Thlr.**

Die Dividende für 1853 beträgt **10 Procent**, wodurch sich die Durchschnitts-Dividende auf **7 Procent** steigert. — Die Ausführung

*) Die Personenfrequenz, wie sie S. 127 angegeben ist, ist folgendermaßen zu berichtigen. Sie betrug 1848: 477,428, 1849: 521,005, 1850: 572,911, 1851: 601,788, 1852: 615,303 Personen.

der projectirten Anlage einer Zweigbahn nach Quedlinburg und darüber hinaus bleibt nach der Bestimmung des Ausschusses mit Rücksicht auf die Zeitumstände ausgesetzt.

40. Mainz-Ludwigshafen.

Das Anlagecapital beträgt mit den geleisteten Einzahlungen auf annullirte Actien **4,345,300 Fl. rhein.** (Vollständig eingezahlt sind **10,767** Actien Lit. A. mit **2,691,750 Fl.**; dazu kommen **4800** Actien Lit. B.)

Betriebseinnahme 1853: **82,878 Fl. rhein.** (für 250,274 Personen und 137,313 Centner).

41. Mecklenburgische Eisenbahn.

Einnahme 1853: **309,547 Thlr.**
Dividende für 1853: **1½ Procent.**

43. Neisse-Brieg.

Einnahme 1853: **85,573 Thlr.**, Ausgabe: **49,091 Thlr.** (wovon jedoch 1742 Thlr. aus dem Reservefonds bestritten), reine Einnahme **38,223 Thlr.** Verwendung derselben: Dividende ($2\frac{29}{30}$ Procent) **31,970 Thlr.**, für den Reservefonds **5387½ Thlr.**, Eisenbahnsteuer **821 Thlr.**, Rest **49 Thlr.**

Reservefonds Ende 1853: **31,013 Thlr.**

49. Oesterreichische Staatsbahnen.

Die jetzt aufgelöste Krakau-Oberschlesische Eisenbahngesellschaft, deren Bahn jetzt den Namen östliche Staatsbahn führt und sich bei Myslowitz an die oberschlesische, bei Maki aber mittelst einer kleinen Zweigbahn an die polnische oder Warschau-Wiener Eisenbahn anschließt, vergl. S. 191, wurde im Jahre 1844 gebildet, nachdem am 24. Febr.

deſſ. J. vom Senate des damaligen Freiſtaates Krakau ein Privilegium ertheilt worden war. Am 1. März deſſ. J. wurden die Statuten vereinbart. Das **Actiencapital** betrug urſprünglich **1,500,000 Thlr.** in Actien zu **100 Thlr.**, wurde aber ſpäter auf **1,800,000 Thlr.** erhöht. Am 24. Febr. 1848 wurde eine **Prioritäts-Anleihe** von **360,000 Thlr.** zu **4 Procent** beſchloſſen. — Die von der öſterreichiſchen Regierung den Actionairs gewährten **Obligationen** ſollen durch Verlooſung, wozu jährlich **9000 Thlr.** nebſt den erſparten Zinſen beſtimmt ſind, allmälig getilgt werden.

52. Prinz-Wilhelms-Bahn.

Die Uebergabe der Verwaltung an den Staat iſt unwiderruflich oder auf immer erfolgt. Die Verwaltung beſorgt die Königl. Eiſenbahn-Direction in Elberfeld. Die Geſellſchaft wird jener gegenüber durch eine Deputation von 5 Mitgliedern vertreten. Die ordentliche Generalverſammlung findet künftig jährlich im Juni ſtatt.

60. Thüringiſche Eiſenbahn.

Zum Behuf des Baues der Zweigbahn von Leipzig nach Weißenfels, die auf **3,120,000 Thlr.** veranſchlagt iſt, ſollen **25,600 Prioritäts-Obligationen** ausgegeben werden.

Druckfehler.

S. 19, Zeile 6 l. 1851 (statt 1850) mit beinahe 4 Procent.
" 20, " 10 v. u. l. Oberhäuser statt Oberhausen.
" 32, " 9 l. Stößen statt Stühlen.
" 190, " 8 l. 1853 statt 1833.
" 202, " 12 v. u. l. 1854 statt 1853.
" 205, " 4 v. u. l. 20 statt 21.

Actien-Curse

entnommen

aus den officiellen Cursberichten der vorzüglichsten Handelsplätze.

Diese Tabellen sind mit der größten Sorgfalt zusammengestellt, und es ist hier nur zu erwähnen, daß da, wo in den Rubriken Lücken vorkommen, solche bedeuten, daß an diesen Tagen keine officiellen Notirungen stattfanden.

☞ **Der Raum ist so eingerichtet, daß Jedermann die künftigen Curse selbst nachtragen kann.**

№ 1. Aachen-Düsseldorf.

Nachdem früher im Privatwege der Curs ein unbestimmter und schwankender war, beginnt die officielle Notirung desselben erst Ende August 1850.

1850.		1851.		1852.		1853.		1854.		1855.	
		1 Jan.	81	3 Jan.	87	3 Jan.	93	2 Jan.	89½		
		1 Febr.	80	2 Febr.	84½	2 Febr.	92¾	1 Febr.	84½		
		1 Mrz.	81¼	1 Mrz.	85¼	1 Mrz.	93				
		1 Apr.	81⅝	1 Apr.	87	1 Apr.	95				
		1 Mai	82	1 Mai	88½	2 Mai	95				
		2 Juni	82⅝	1 Juni	88	1 Juni	94¾				
		1 Juli	83¾	1 Juli	89¾	2 Juli	93½				
28 Aug.	81½	1 Aug.	87	3 Aug.	93½	1 Aug.	93¼				
4 Spt.	82	1 Spt.	87	2 Spt.	93⅛	2 Spt.	93¼				
1 Oct.	82	1 Oct.	85	1 Oct.	92¾	1 Oct.	91½				
Nov.	—	10 Nov.	83½	1 Nov.	92	1 Nov.	86				
10 Dec.	80½	3 Dec.	83	1 Dec.	91	1 Dec.	89				

№ 2. Aachen-Mastricht.

Die officiellen Curse dieser Bahn sind außerordentlich lückenhaft. In den Jahren 1848 bis August 1852 war fast gar kein Umsatz, erst mit dem September 1852 zeigte sich wieder einiges Leben und es erfolgte die unausgesetzte Notirung bis zur gegenwärtigen Zeit.

1845.		1846.		1847.		1852.		1853.		1855.	
18 Aug.	107	1 Spt.	87	1 Oct.	82	1 Nov.	62½	1 Dec.	67¾		
1 Spt.	107	1 Oct.	83½	1 Nov.	80	1 Dec.	62¾	**1854.**			
1 Oct.	106¾	2 Nov.	88	1 Dec.	80	**1853.**					
1 Nov.	104¾	1 Dec.	83¾	**1848.**				2 Jan.	68¼		
1 Dec.	103	**1847.**				3 Jan.	66¼	1 Febr.	51¾		
1846.				3 Jan.	77	2 Febr.	68½				
		2 Jan	89½	1 Febr.	72¾	2 Mrz.	71¾				
2 Jan.	103¼	1 Febr.	88½	**1850.**		1 Apr.	71¾				
2 Febr.	99	1 Mrz.	87½			2 Mai	89¾				
2 Mrz.	96	1 Apr.	84⅝	15 Jan.	62	1 Juni	81½				
1 Apr.	91½	1 Mai	81	7 Mrz.	60	2 Juli	78½				
1 Mai	95½	1 Juni	83⅛	**1852.**		2 Aug.	82				
2 Juni	95½	1 Juli	83½			1 Spt.	80¼				
1 Juli	92¼	2 Aug.	83⅝	2 Spt.	66	1 Oct.	74¾				
1 Aug.	91½	1 Spt.	83	1 Oct.	65	1 Nov.	71½				

№ 3. Altona-Kiel.

1844.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
		2 Jan.	$108\frac{1}{2}$	3 Jan.	$111\frac{3}{4}$	3 Jan.	94	3 Jan.	110	3 Jan.	$107\frac{1}{4}$
		2 Febr.	$107\frac{1}{2}$	1 Febr.	108	1 Febr.	$92\frac{1}{2}$	4 Febr.	106	1 Febr.	$100\frac{1}{2}$
8 Mrz.	$103\frac{1}{2}$	3 Mrz.	105	3 Mrz.	93	5 Mrz.	$92\frac{1}{2}$	1 Mrz.	$106\frac{3}{4}$	1 Mrz.	96
2 Apr.	115	3 Apr.	105	4 Apr.	76	2 Apr.	$92\frac{1}{2}$	1 Apr.	$107\frac{1}{4}$		
3 Mai	$127\frac{1}{2}$	1 Mai	$109\frac{3}{4}$	2 Mai	75	3 Mai	93	1 Mai	107		
4 Juni	123	2 Juni	$109\frac{1}{2}$	2 Juni	$82\frac{1}{2}$	1 Juni	$93\frac{1}{4}$	1 Juni	$106\frac{3}{4}$		
2 Juli	121	3 Juli	$107\frac{3}{4}$	7 Juli	86	1 Juli	$94\frac{1}{4}$	1 Juli	106		
2 Aug.	111	7 Aug.	$107\frac{1}{4}$	1 Aug.	$81\frac{1}{2}$	2 Aug.	$92\frac{1}{2}$	3 Aug.	$103\frac{3}{4}$		
3 Spt.	$106\frac{1}{2}$	4 Spt.	$107\frac{1}{4}$	1 Spt.	$91\frac{1}{4}$	2 Spt.	91	2 Spt.	$104\frac{1}{4}$		
1 Oct.	$105\frac{1}{2}$	2 Oct.	$105\frac{3}{4}$	3 Oct.	$87\frac{1}{4}$	1 Oct.	$89\frac{1}{4}$	1 Oct.	$105\frac{1}{2}$		
1 Nov.	$105\frac{1}{2}$	3 Nov.	105	3 Nov.	86	1 Nov.	89	1 Nov.	104		
3 Dec.	115	1 Dec.	$105\frac{3}{4}$	1 Dec.	88	3 Dec.	85	1 Dec.	$106\frac{1}{2}$		
1845.		**1847.**		**1849.**		**1851.**		**1853.**		**1855.**	
3 Jan.	122	1 Jan.	$109\frac{1}{2}$	2 Jan.	89	2 Jan.	$87\frac{3}{4}$	3 Jan.	$107\frac{3}{4}$		
4 Febr.	122	1 Febr.	$110\frac{1}{2}$	2 Febr.	$87\frac{1}{4}$	4 Febr.	93	2 Febr.	107		
3 Mrz.	$123\frac{1}{2}$	2 Mrz.	$109\frac{1}{4}$	2 Mrz.	86	11 Mrz.	$94\frac{1}{4}$	9 Mrz.	108		
1 Apr.	123	1 Apr.	$109\frac{1}{2}$	2 Apr.	86	2 Apr.	93	1 Apr.	$110\frac{1}{2}$		
2 Mai	119	1 Mai	$107\frac{1}{4}$	1 Mai	$89\frac{1}{2}$	1 Mai	$92\frac{1}{2}$	2 Mai	$110\frac{1}{2}$		
3 Juni	114	1 Juni	$109\frac{1}{4}$	1 Juni	$91\frac{1}{4}$	3 Juni	$93\frac{1}{2}$	3 Juni	$108\frac{1}{2}$		
1 Juli	$109\frac{1}{2}$	2 Juli	$108\frac{3}{4}$	2 Juli	97	1 Juli	$103\frac{1}{2}$	1 Juli	$106\frac{1}{4}$		
1 Aug.	112	3 Aug.	$110\frac{1}{2}$	3 Aug.	97	1 Aug.	$111\frac{3}{4}$	1 Aug.	108		
2 Spt.	115	1 Spt.	110	4 Spt.	$96\frac{3}{4}$	1 Spt.	110	1 Spt.	109		
3 Oct.	$110\frac{3}{4}$	1 Oct.	$109\frac{1}{2}$	2 Oct.	97	1 Oct.	109	3 Oct.	$105\frac{1}{4}$		
4 Nov.	$110\frac{1}{2}$	1 Nov.	$110\frac{1}{2}$	2 Nov.	97	1 Nov.	$105\frac{3}{4}$	4 Nov.	105		
2 Dec.	107	1 Dec.	$111\frac{3}{4}$	3 Dec.	94	1 Dec.	$107\frac{1}{4}$	5 Dec.	106		

№ 4. Anhalt-Cöthen-Bernburg.

Die officiell bekannten Curse dieser Bahn sind sehr lückenhaft und außer den nachstehenden sind keine zur öffentlichen Notirung gekommen.

1845.		1846.		1847.		1852.		1854.		1855.	
		2 Jan.	95½	4 Jan.	74	Febr.	57				
		3 Febr.	95	1848.		Nov.	59¾				
		Mrz.	—			Dec.	60½				
		6 Apr.	80	2 Febr.	55	1853.					
6 Mai	100	1 Mai	90	12 Oct.	40½						
6 Juni	101¾	1 Juni	87	1850.			58 bis 60				
3 Juli	101½	27 Juli	80								
5 Aug.	101⅛	1 Aug.	80	13 Aug.	46½						
1 Spt.	102	1 Spt.	80	29 Oct.	48½						
Oct.	—	6 Oct.	78	1851.							
6 Nov.	98½	3 Nov.	78								
3 Dec.	98½	Dec.	—	4 Aug.	50¾						

№ 5. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

1844.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
		2 Jan.	101	3 Jan.	79⅝	2 Jan.	42	3 Jan.	37	2 Jan.	76
		2 Febr.	97½	1 Febr.	76	1 Febr.	46	2 Febr.	37	1 Febr.	67
		2 Mrz.	95½	2 Mrz.	61	1 Mrz.	42	1 Mrz.	40¾		
		1 Apr.	92½	1 Apr.	44	2 Apr.	40	1 Apr.	45		
		1 Mai	95	2 Mai	42	1 Mai	42	1 Mai	53¼		
6 Juni	118	1 Juni	93¾	2 Juni	41	1 Juni	39¾	1 Juni	55		
5 Juli	116¾	1 Juli	92	1 Juli	41½	1 Juli	42	1 Juli	55		
1 Aug.	109	1 Aug.	91¼	1 Aug.	55½	1 Aug.	39¾	3 Aug.	55⅜		
3 Spt.	106	1 Spt.	85½	1 Spt.	58	2 Spt.	41	2 Spt.	54		
1 Oct.	107½	1 Oct.	77½	2 Oct.	57	1 Oct.	38¼	1 Oct.	50½		
1 Nov.	103	2 Nov.	80⅝	1 Nov.	55¾	5 Nov.	36½	1 Nov.	49¼		
2 Dec.	103	1 Dec.	81½	1 Dec.	56½	13 Dec.	29¼	1 Dec.	50¼		
1845.		**1847.**		**1849.**		**1851.**		**1853.**		**1855.**	
3 Jan.	104¾	2 Jan.	90	2 Jan.	59½	1 Jan.	34½	3 Jan.	61½		
3 Febr.	106¼	1 Febr.	88	1 Febr.	57½	1 Febr.	35	2 Febr.	65		
3 Mrz.	112	1 Mrz.	88	1 Mrz.	56½	1 Mrz.	37	1 Mrz.	76		
1 Apr.	111⅙	1 Apr.	85¼	2 Apr.	54½	1 Apr.	40	1 Apr.	71½		
2 Mai	108¼	1 Mai	81½	1 Mai	54½	1 Mai	39½	2 Mai	75		
3 Juni	106½	1 Juni	83½	4 Juni	53½	2 Juni	39¾	1 Juni	71¾		
1 Juli	106¾	1 Juli	85¾	2 Juli	52	2 Juli	37¾	2 Juli	73		
1 Aug.	107	2 Aug.	85	1 Aug.	50½	1 Aug.	39¼	1 Aug.	78¼		
1 Spt.	106¼	1 Spt.	84½	1 Spt.	56	1 Spt.	38½	1 Spt.	83¼		
1 Oct.	105¾	1 Oct.	82¼	1 Oct.	51½	1 Oct.	37	1 Oct.	80		
1 Nov.	103	1 Nov.	80¼	1 Nov.	50	11 Nov.	31½	1 Nov.	77		
1 Dec.	101	1 Dec.	81½	1 Dec.	46	8 Dec.	30¾	1 Dec.	76		

№ 6. Berlin-Anhalt.

1840.	
1 Juli	105
1 Aug.	107
1 Spt.	106½
6 Oct.	100¾
5 Nov.	101¾
1 Dec.	101¾
1841.	
2 Jan.	99¾
1 Febr.	105½
1 Mrz.	106
1 Apr.	106¼
1 Mai	106¾
1 Juni	106
1 Juli	105½
2 Aug.	103¼
1 Spt.	103¾
1 Oct.	104
1 Nov.	103⅞
1 Dec.	104¾
1842.	
3 Jan.	105
1 Febr.	106½
1 Mrz.	107
1 Apr.	107
2 Mai	107
2 Juni	105¼
1 Juli	105
1 Aug.	104⅜
1 Spt.	103⅞
1 Oct.	104
1 Nov.	103⅜
1 Dec.	106⅞

1843.	
2 Jan.	107¼
1 Febr.	109¾
1 Mrz.	120
1 Apr.	117½
1 Mai	123½
1 Juni	129½
4 Juli	142
1 Aug.	147
1 Spt.	138½
2 Oct.	138¾
1 Nov.	145
1 Dec.	143½
1844.	
2 Jan.	145¾
1 Febr.	144¾
1 Mrz.	155½
2 Apr.	154½
2 Mai	160½
1 Juni	167
2 Juli	160
1 Aug.	156½
3 Spt.	145
2 Oct.	149½
1 Nov.	142
2 Dec.	149
1845.	
3 Jan.	154½
1 Febr.	152⅛
3 Mrz.	154
1 Apr.	155½
2 Mai	156½
3 Juni	148½
1 Juli	146¾
1 Aug.	146½

1845.	
1 Spt.	126*
1 Oct.	125½
1 Nov.	120½
1 Dec.	117
1846.	
2 Jan.	119½
2 Febr.	117½
2 Mrz.	115¾
1 Apr.	113
1 Mai	118
1 Juni	115¾
1 Juli	115
1 Aug.	113
1 Spt.	110¾
1 Oct.	106½
1 Nov.	113
1 Dec.	110
1847.	
2 Jan.	114
1 Febr.	113½
1 Mrz.	111¾
1 Apr.	111¼
1 Mai	109½
1 Juni	109½
1 Juli	116½
2 Aug.	116½
1 Spt.	116¼
1 Oct.	115½
1 Nov.	116½
1 Dec.	120
1848.	
3 Jan.	119
1 Febr.	114

1848.	
2 Mrz.	99
1 Apr.	79½
2 Mai	79¼
2 Juni	78
1 Juli	77¾
1 Aug.	86¼
1 Spt.	89¼
2 Oct.	86
1 Nov.	81
1 Dec.	82½
1849.	
2 Jan.	82½
1 Febr.	78½
2 Mrz.	75½
2 Apr.	75
1 Mai	77½
1 Juni	78
2 Juli	82½
1 Aug.	81¾
1 Spt.	85¼
1 Oct.	91¾
1 Nov.	90¾
1 Dec.	89¾
1850.	
2 Jan.	89½
1 Febr.	94¼
1 Mrz.	91
2 Apr.	88
1 Mai	89
1 Juni	86¾
1 Juli	90½
1 Aug.	92
2 Spt.	96¾
1 Oct.	94¾

1850.	
2 Nov.	98
2 Dec.	90
1851.	
1 Jan.	95¾
1 Febr.	96¼
1 Mrz.	100⅜
1 Apr.	108¾
1 Mai	108
2 Juni	108½
1 Juli	112½
1 Aug.	113¾
1 Spt.	112¾
1 Oct.	110¾
1 Nov.	108½
1 Dec.	110¾
1852.	
3 Jan.	113½
2 Febr.	111½
1 Mrz.	114¼
1 Apr.	121
1 Mai	122¾
1 Juni	124½
1 Juli	131¾
3 Aug.	133¼
2 Spt.	140½
1 Oct.	135½
1 Nov.	133½
1 Dec.	137
1853.	
3 Jan.	137
2 Febr.	131½
1 Mrz.	133
1 Apr.	132½

1853.	
2 Mai	135
1 Juni	135½
2 Juli	132
1 Aug.	134¼
1 Spt.	134½
1 Oct.	128½
1 Nov.	124
1 Dec.	122¾
1854.	
2 Jan.	119¾
1 Febr.	108½
1855.	

* Lit. B. ausgegeben, welche 118½ standen.

№ 7. Berlin-Hamburg.

1843.		1845.		1847.		1849.		1851.		1853.	
		3 Mrz.	118¾	1 Mai	108	2 Juli	72½	1 Spt.	101	1 Nov.	107
		1 Apr.	118	1 Juni	109	1 Aug.	68¼	1 Oct.	99¾	1 Dec.	105¾
		2 Mai	115½	1 Juli	108¾	1 Spt.	71	1 Nov.	99¼	**1854.**	
		3 Juni	114¾	2 Aug.	108	1 Oct.	76¾	1 Dec.	98⅞		
9 Mai	100½	1 Juli	113¾	1 Spt.	106½	1 Nov.	83¾	**1852.**		2 Jan.	105¾
2 Juni	102½	1 Aug.	115¾	1 Oct.	102	1 Dec.	82½			1 Febr.	99¾
4 Juli	106	1 Spt.	115½	1 Nov.	102½	**1850.**		3 Jan.	101		
1 Aug.	107½	1 Oct.	114½	1 Dec.	102¼			2 Febr.	100		
1 Spt.	107¾	1 Nov.	111¼	**1848.**		2 Jan.	81	1 Mrz.	103¼		
2 Oct.	107	1 Dec.	108			1 Febr.	80¾	1 Apr.	108½		
3 Nov.	105	**1846.**		3 Jan.	100¾	1 Mrz.	84¼	1 Mai	106¼		
1 Dec.	106			1 Febr.	100	2 Apr.	80¼	1 Juni	105½		
1844.		2 Jan.	110	1 Mrz.	72	1 Mai	78¾	1 Juli	105		
		2 Febr.	108	1 Apr.	67	1 Juni	78½	1 Aug.	105¾		
2 Jan.	108	2 Mrz.	105	2 Mai	56½	1 Juli	87½	2 Spt.	106¾		
1 Febr.	112	1 Apr.	101½	2 Juni	59	1 Aug.	87	1 Oct.	106½		
1 Mrz.	114	1 Mai	103	1 Juli	57	2 Spt.	91½	1 Nov.	107	**1855.**	
2 Apr.	118	1 Juni	102	1 Aug.	61½	1 Oct.	90	1 Dec.	109½		
2 Mai	119¾	1 Juli	98½	1 Spt.	68½	2 Nov.	90½	**1853.**			
1 Juni	128¼	1 Aug.	98¼	3 Oct.	63½	2 Dec.	86				
2 Juli	119¼	1 Spt.	98¾	1 Nov.	63	**1851.**		3 Jan.	112½		
2 Aug.	113¾	1 Oct.	94¾	1 Dec.	63½			2 Febr.	109½		
3 Spt.	109	2 Nov.	95¼	**1849.**		1 Jan.	88¼	1 Mrz.	110½		
2 Oct.	110¼	1 Dec.	95			1 Febr.	88½	1 Apr.	109		
1 Nov.	106½	**1847.**		2 Jan.	65	1 Mrz.	91¾	2 Mai	110½		
2 Dec.	108¼			2 Febr.	60	1 Apr.	96½	1 Juni	111		
1845.		2 Jan.	101½	2 Mrz.	50¾	1 Mai	96¾	2 Juli	109¼		
		1 Febr.	101	2 Apr.	46½	2 Juni	97	1 Aug.	109¾		
3 Jan.	111½	1 Mrz.	102	1 Mai	53½	1 Juli	97½	1 Spt.	113¼		
3 Febr.	115½	1 Apr.	107½	1 Juni	59¼	1 Aug.	101½	1 Oct.	108½		

№ 8. Berlin-Potsdam.

1840.		1841.		1842.		1843.		1844.		1845.	
		2 Jan.	127¾	3 Jan.	122½	2 Jan.	125	2 Jan.	160½	3 Jan.	194
		1 Febr.	127	1 Febr.	122½	1 Febr.	126¼	1 Febr.	170	1 Febr.	197½
30 Mrz.	119	1 Mrz.	127	1 Mrz.	124	1 Mrz.	135	1 Mrz.	170	22 Mrz.	202½
1 Apr.	119¼	1 Apr.	125¼	1 Apr.	124	1 Apr.	133½	2 Apr.	166	1 Apr.	204½
1 Mai	131	1 Mai	127	2 Mai	126½	1 Mai	139	2 Mai	167	3 Mai	204
2 Juni	130	1 Juni	126½	2 Juni	127¼	1 Juni	138½	1 Juni	170	3 Juni	201½
1 Juli	130	1 Juli	125½	1 Juli	127	4 Juli	138	5 Juli	165	1 Juli	202½
1 Aug.	128½	2 Aug.	124½	1 Aug.	127	2 Aug.	156	1 Aug.	164½	1 Aug.	201
1 Spt.	129¼	1 Spt.	125	1 Spt.	126½	1 Spt.	152	5 Spt.	167½	1 Spt.	202½
1 Oct.	126½	1 Oct.	121½	1 Oct.	125¼	2 Oct.	154	2 Oct.	168½	1 Oct.	202½
2 Nov.	127	1 Nov.	122½	1 Nov.	123½	1 Nov.	155	1 Nov.	188	1846.	
1 Dec.	127½	1 Dec.	122¼	1 Dec.	125¼	1 Dec.	160	2 Dec.	192½	13 Febr.	193

№ 8a. Potsdam-Magdeburg.

1845.		1846.	
		2 Jan.	104
		2 Febr.	99¾
3 Mrz.	123	2 Mrz.	96
1 Apr.	121½	1 Apr.	95¾
5 Mai	116½	1 Mai	102
6 Juni	115¼	1 Juni	101¾
1 Juli	114½	1 Juli	99½
1 Aug.	115½	1 Aug.	99¼
1 Spt.	115¾	1 Spt.	92½
1 Oct.	116	1 Oct.	82
1 Nov.	110	1 Nov.	83½
1 Dec.	101½	1 Dec.	83½

№ 9. Berlin-Potsdam-Magdeburg.

1847.		1848.		1850.		1851.		1853.		1854.	
2 Jan.	91	6 Juli	46	2 Jan.	69¾	1 Juli	70¼	3 Jan.	87		
1 Febr.	94	2 Aug.	44	1 Febr.	68⅛	1 Aug	76¾	2 Febr.	86½		
1 Mrz.	93¾	1 Spt.	57	1 Mrz.	64½	1 Spt.	76⅞	1 Mrz.	88		
1 Apr.	92⅛	2 Oct.	52¼	2 Apr.	64	1 Oct.	76⅝	1 Apr.	93		
1 Mai	89¼	1 Nov.	52¼	1 Mai	65	1 Nov.	74	2 Mai	92¾		
1 Juni	92⅛	1 Dec.	56	1 Juni	59½	1 Dec.	74	1 Juni	95		
1 Juli	98	1849.		1 Juli	63½	1852.		2 Juli	93½	1855.	
2 Aug.	103			1 Aug.	63¼			1 Aug.	95¾		
1 Spt.	95	2 Jan.	62½	2 Spt.	64⅞	3 Jan.	78	1 Spt.	97¼		
1 Oct.	92½	1 Febr.	59	1 Oct.	64¼	2 Febr.	73⅞	1 Oct.	98		
1 Nov.	92	1 Mrz.	55½	2 Nov.	62¾	1 Mrz.	73½	1 Nov.	94¾		
1 Dec.	93¾	2 Apr.	53½	2 Dec.	52	1 Apr.	77¼	1 Dec.	95½		
1848.		1 Mai	52½	1851.		1 Mai	80½	1854.			
		1 Juni	53			1 Juni	84¾				
3 Jan.	93	2 Juli	59	1 Jan.	57½	1 Juli	85	2 Jan.	95		
1 Febr.	90	1 Aug.	57½	1 Febr.	62¾	3 Aug.	86¾	1 Febr.	90½		
3 Mrz.	72	1 Spt.	60½	1 Mrz.	64½	2 Spt.	85				
6 Apr.	78	1 Oct.	61	1 Apr.	71½	1 Oct.	81¾				
10 Mai	45	1 Nov.	65½	1 Mai	69¼	1 Nov.	81½				
2 Juni	44½	1 Dec.	69	2 Juni	68	1 Dec.	84¼				

№ 10. Berlin-Stettin.

1840.	
28 Juli	100
20 Aug.	101
1 Spt.	100
1841.	
13 Febr.	97
1 Juli	95
1842.	
18 Oct.	96
28 Nov.	101⅛
1843.	
1 Apr.	108¾
1 Mai	111¾
2 Juni	115
4 Juli	118¾
1 Aug.	120¾
1 Spt.	119¾
2 Oct.	116¼
1 Nov.	118½
1 Dec.	117½
1844.	
2 Jan.	118
1 Febr.	122½
1 Mrz.	128
2 Apr.	131½
2 Mai	132½
1 Juni	136½
2 Juli	129½
1 Aug.	120½

1844.	
3 Spt.	116
2 Oct.	119½
1 Nov.	117
3 Dec.	121
1845.	
3 Jan.	122½
1 Febr.	130¼
3 Mrz.	135¾
1 Apr.	132¼
2 Mai	130
3 Juni	127
1 Juli	126½
1 Aug.	130
1 Spt.	129¾
1 Oct.	129
1 Nov.	122⅞
1 Dec.	119
1846.	
2 Jan.	119⅝
2 Febr.	117¾
2 Mrz.	115
1 Apr.	114
1 Mai	118¼
1 Juni	118
1 Juli	114
1 Aug.	113¼
1 Spt.	110¾
1 Oct.	105
1 Nov.	107
1 Dec.	106½

1847.	
2 Jan.	110½
1 Febr.	110¼
1 Mrz.	110
1 Apr.	108⅜
1 Mai	107¼
1 Juni	108
1 Juli	109¾
2 Aug.	113½
1 Spt.	111¾
1 Oct.	111
1 Nov.	111
1 Dec.	113¼
1848.	
3 Jan.	111¾
1 Febr.	110½
2 Mrz.	98½
1 Apr.	80
2 Mai	78½
2 Juni	77½
1 Juli	76
1 Aug.	85
1 Spt.	90
1 Oct.	87¾
1 Nov.	86½
1 Dec.	89¼
1849.	
2 Jan.	90
1 Febr.	88¾
1 Mrz.	86¾
2 Apr.	86

1849.	
1 Mai	86½
1 Juni	87¾
2 Juli	91½
1 Aug.	95
1 Spt.	100
1 Oct.	101¼
1 Nov.	102¼
1 Dec.	108¾
1850.	
2 Jan.	108
1 Febr.	107½
1 Mrz.	105
2 Apr.	102
1 Mai	103
1 Juni	102
1 Juli	106
1 Aug.	105
2 Spt.	105¼
1 Oct.	105¾
1 Nov.	106½
2 Dec.	101½
1851.	
1 Jan.	105¼
1 Febr.	108
1 Mrz.	112
1 Apr.	119
1 Mai	117½
1 Juni	119¼
1 Juli	123
1 Aug.	129

1851.	
1 Spt.	128¾
1 Oct.	124
1 Nov.	120
1 Dec.	122
1852.	
3 Jan.	128¾
2 Febr.	126½
1 Mrz.	127¾
1 Apr.	133
1 Mai	134½
1 Juni	139¼
1 Juli	143½
3 Aug.	152
2 Spt.	148¼
1 Oct.	143½
1 Nov.	143½
1 Dec.	143½
1853.	
3 Jan.	152½
2 Febr.	147
1 Mrz.	156
1 Apr.	158¼
2 Mai	158½
1 Juni	156¼
2 Juli	147
1 Aug.	147½
1 Spt.	149¾
1 Oct.	144
1 Nov.	137½
1 Dec.	138

1854.	
2 Jan.	135¼
1 Febr.	123
1855.	

№ 11. Bonn-Cöln.

1843.	
9 Oct.	97½
1844.	
19 Mrz.	135
2 Apr.	140
2 Mai	140
25 Juni	132
2 Juli	131½
6 Aug.	131
3 Spt.	130
1 Oct.	131½
1 Nov.	129½
6 Dec.	130
1845.	
3 Jan.	137
3 Febr.	138
3 Mrz.	142¼
1 Apr.	137
13 Mai	134
6 Juni	134
1 Juli	137
1 Aug.	139½
1 Spt.	138
1 Oct.	137½
13 Nov.	139
22 Dec.	138¼
1846.	
2 Jan.	140
7 Febr.	138¼
5 Mrz.	137¾
1 Apr.	140½
1 Mai	140
2 Juni	139½
23 Juli	137½
1 Aug.	137

1846.	
2 Spt.	134
7 Oct.	132½
4 Nov.	132½
2 Dec.	132½
1847.	
Jan.	135
Febr.	135¼ bis 136½
März	136½ bis 135½
15 Apr.	127¼
Mai	126 bis 126½
Juni	127 bis 126½
Juli	126 bis 125
Aug.	125 bis 123½
Spt.	123½ bis 123
Oct.	123 bis 124
Nov.	123½
Dec.	123 bis 122½

1848.	
28 Jan.	122
10 Febr.	122
8 Mrz.	105
5 Apr.	101
Mai	100 bis 99
Juni	98 bis 97
Juli	98 bis 99
Aug.	100 bis 103
Spt.	103 bis 104
Oct.	103
Nov.	102½
Dec.	102½ bis 103
1849.	
15 Jan.	103
22 Febr.	103
10 Mrz.	102
19 Apr.	103¼
Mai	103½
28 Juni	103¼
21 Juli	105½
1 Aug.	107
Spt.	107¾ bis 109

1849.	
18 Oct.	110
30 Nov.	111
10 Dec.	111
1850.	
2 Jan.	113
Febr.	115 bis 116
7 Mrz.	116
Apr.	116 bis 117
Mai	117 bis 116½
26 Juni	115
Juli	116 bis 117
29 Aug.	116
25 Spt.	116
Oct.	117
2 Nov.	117
17 Dec.	114
1851.	
10 Jan.	115
Febr.	118 bis 118½
März	118½ bis 119
9 Apr.	118½
Mai	118¾ bis 117½

1851.	
27 Juni	118
22 Juli	118
Aug.	118½ bis 118
29 Spt.	116¼
Oct.	116½ bis 115
12 Nov.	104
Dec.	114¼ bis 115
1852.	
8 Jan.	115½
5 Febr.	113½
4 Mrz.	113
3 Apr.	113¼
1 Mai	113½
8 Juni	113
3 Juli	110
4 Aug.	109
4 Spt.	109
2 Oct.	108
2 Nov.	108
1 Dec.	109½
1853.	
7 Jan.	111
12 Febr.	110½
1 Mrz.	110¼
1 Apr.	110
2 Mai	109
Juni	—
1 Juli	107
4 Aug.	107½

1853.	
10 Spt.	107½
6 Oct.	106
2 Nov.	105
2 Dec.	105
1854.	
2 Jan.	106
3 Febr.	102
1855.	

№ 12. Breslau-Freiburg-Schweidnitz.

1842.		1844.		1846.		1849.		1851.		1853.	
		7 Mai	128	1 Spt.	100	2 Jan.	81	1 Mai	75¼	1 Spt.	126
		1 Juni	128	7 Oct.	97	1 Febr.	85	2 Juni	75	6 Oct.	119½
		1 Juli	121	2 Nov.	94½	1 Mrz.	83¼	3 Juli	79½	1 Nov.	115
		1 Aug.	111	1 Dec.	95½	5 Apr.	79	2 Aug.	81 1/12	1 Dec.	117¾
		10 Spt.	107¼	1847.		7 Mai	79	1 Spt.	78½	1854.	
11 Juni	100⅓	5 Oct.	107½			1 Juni	79	4 Oct.	76½		
2 Juli	100½	1 Nov.	102⅔	2 Jan.	97	2 Juli	82¾	1 Nov.	73⅔	2 Jan.	115
9 Aug.	101	4 Dec.	104½	1 Febr.	97	11 Aug.	83¾	5 Dec.	73	1 Febr.	106½
1 Spt.	101	1845.		1 Mrz.	98¼	6 Spt.	83	1852.			
4 Oct.	100½			3 Apr.	100⅙	15 Oct.	78¼				
3 Nov.	101	2 Jan.	111	4 Mai	99⅓	1 Nov.	78	5 Jan.	80		
1 Dec.	100	4 Febr.	114½	1 Juni	100	1 Dec.	80	4 Febr.	77⅚		
1843.		1 Mrz.	117¾	1 Juli	100½	1850.		1 Mrz.	80⅙		
		3 Apr.	120	7 Aug.	103¾			3 Apr.	87½		
3 Jan.	100	2 Mai	120	3 Spt.	102½	3 Jan.	80¼	3 Mai	91½		
11 Febr.	99¾	4 Juni	116	2 Oct.	100½	4 Febr.	80	1 Juni	95⅚		
13 Mrz.	104½	1 Juli	116	1 Nov.	101	4 Mrz.	78¼	1 Juli	95		
4 Apr.	107¼	2 Aug.	114½	2 Dec.	100¾	8 Apr.	76	3 Aug.	104		
2 Mai	106½	1 Spt.	116	1848.		2 Mai	74¾	2 Spt.	106	1855.	
6 Juni	109½	1 Oct.	113			10 Juni	72	1 Oct.	105¾		
4 Juli	115½	3 Nov.	108	3 Jan.	101	1 Juli	73	1 Nov.	106¼		
1 Aug.	115⅙	3 Dec.	108	5 Febr.	99 5/12	1 Aug.	75	1 Dec.	109½		
8 Spt.	113	1846.		1 Mrz.	90	9 Spt.	74⅔	1853.			
2 Oct.	117⅙			6 Apr.	75	5 Oct.	74½				
1 Nov.	115½	5 Jan.	109¼	13 Mai	68¼	4 Nov.	74½	3 Jan.	122		
4 Dec.	112	6 Febr.	106	2 Juni	71½	2 Dec.	69	2 Febr.	125		
1844.		2 Mrz.	104	4 Juli	71	1851.		1 Mrz.	130		
		4 Apr.	104	1 Aug.	81½			1 Apr.	137½		
2 Jan.	115	1 Mai	107	2 Spt.	88½	2 Jan.	72½	2 Mai	135		
1 Febr.	120	2 Juni	105	8 Oct.	86½	8 Febr.	74	1 Juni	131⅜		
4 Mrz.	121¾	1 Juli	103	2 Nov.	86	1 Mrz.	75⅔	2 Juli	119		
1 Apr.	127	1 Aug.	100¼	7 Dec.	88¼	7 Apr.	75½	1 Aug.	121½		

№ 13. Budweis-Linz-Gmunden.

1839.	
23 Jan.	119½
17 Apr.	148
28 Mai	164
12 Juli	161

1840.	
19 Febr.	173
10 Mrz.	173
7 Apr.	178½
5 Mai	179
2 Juni	176
4 Juli	170
1 Aug.	160
1 Spt.	152
1 Oct.	141
2 Nov.	135
1 Dec.	135

1841.	
2 Jan.	134
6 Febr.	132
2 Mrz.	130
6 Apr.	120
4 Mai	123
1 Juni	119
1 Juli	115
11 Aug.	105
1 Spt.	104
9 Oct.	102
13 Nov.	102
Dec.	—

1842.	
4 Jan.	109
1 Febr.	115
14 Mrz.	109½
5 Apr.	110
14 Mai	116
1 Juni	116
18 Juli	113
1 Aug.	111
1 Spt.	109
3 Oct.	108
4 Nov.	107
3 Dec.	108½

1843.	
4 Jan.	116½
1 Febr.	120
4 Mrz.	118
3 Apr.	121
8 Mai	120
1 Juni	120
1 Juli	121
10 Aug.	131
1 Spt.	133
4 Oct.	142
6 Nov.	139
13 Dec.	141

1844.	
2 Jan.	149
1 Febr.	164
4 Mrz.	180
2 Apr.	171
1 Mai	176
1 Juni	191
1 Juli	187
1 Aug.	182
3 Spt.	177
21 Oct.	177
6 Nov.	175
2 Dec.	179

1845.	
7 Jan.	190
1 Febr.	185
1 Mrz.	192½
4 Apr.	194
7 Mai	192
14 Juni	192
4 Juli	188
1 Aug.	188
3 Spt.	185
6 Oct.	184
19 Nov.	172
1 Dec.	170

1846.	
2 Jan.	170
23 Febr.	228
3 Mrz.	220
1 Apr.	217
2 Mai	218
2 Juni	217
1 Juli	210
1 Aug.	213
2 Spt.	211
2 Oct.	213
3 Nov.	208
1 Dec.	207

1847.	
2 Jan.	210
1 Febr.	212
1 Mrz.	204
1 Apr.	190
1 Mai	194
1 Juni	200
2 Juli	196
3 Aug.	201
1 Spt.	193
1 Oct.	200
2 Nov.	196
1 Dec.	200

1848.	
3 Jan.	196
1 Febr.	198
1 Mrz.	184
1 Apr.	140
1 Mai	135
2 Juni	135
1 Juli	160
1 Aug.	168
1 Spt.	170
2 Oct.	170
17 Nov.	168
1 Dec.	170

1849.	
4 Jan.	185
1 Febr.	185
3 Mrz.	186
2 Apr.	187
1 Mai	182
3 Juni	205
5 Juli	210
7 Aug.	206
3 Spt.	210
8 Oct.	207
3 Nov.	204
1 Dec.	204

1850.	
3 Jan.	220
1 Febr.	220
1 Mrz.	220
3 Apr.	218
2 Mai	232
1 Juni	228
1 Juli	238
2 Aug.	238
2 Spt.	228
1 Oct.	234
1 Nov.	237
2 Dec.	242

1851.	
3 Jan.	250
3 Febr.	258
1 Mrz.	259
1 Apr.	266
1 Mai	264
2 Juni	268
1 Juli	270
1 Aug.	266
1 Spt.	268
1 Oct.	262
3 Nov.	264
2 Dec.	262

1852.	
2 Jan.	272
3 Febr.	286
2 Mrz.	281
1 Apr.	290
1 Mai	286
1 Juni	297
1 Juli	304
2 Aug.	312
1 Spt.	325
1 Oct.	315
6 Nov.	315
3 Dec.	320

1853.	
3 Jan.	320
3 Febr.	325
2 Mrz.	308
9 Apr.	288
2 Mai	289
3 Juni	273
Juli	—
8 Aug.	275
1 Spt.	269
13 Oct.	250
2 Nov.	258
1 Dec.	264

1854.	
2 Jan.	265
1 Febr.	263

1855.	

№ 14. Chemnitz-Riesa.

1836.		1838.		1845.		1847.		1849.		1851.	
		2 Jan.	98¼	3 Jan.	97	4 Jan.	65¼	3 Jan.	25¾	3 Jan.	21¾
		3 Febr.	97¾	3 Febr.	97¾	1 Febr.	62¼	2 Febr.	23¼		
17 Mrz.	107	1 Mrz.	98½	3 Mrz.	104¼	1 Mrz.	65¼	2 Mrz.	22¼		
2 Apr.	108⅛			4 Apr.	106¾	1 Apr.	58¼	2 Apr.	20¾		
2 Mai	108⅛			2 Mai	105½	3 Mai	60	2 Mai	19¾		
2 Juni	107			2 Juni	102	4 Juni	59	1 Juni	19		
1 Juli	106½			4 Juli	100	2 Juli	59	2 Juli	20½		
1 Aug.	106½			1 Aug.	101½	2 Aug.	58½	1 Aug.	22		
1 Spt.	106¾			1 Spt.	100¾	3 Spt.	59¼	3 Spt.	25½		
1 Oct.	105¼			3 Oct.	100¾	1 Oct.	57	1 Oct.	28¾		
3 Nov.	105½			3 Nov.	99	1 Nov.	53	2 Nov.	27¾		
1 Dec.	105½			1 Dec.	97	3 Dec.	51¼	3 Dec.	28½		
1837.		**1844.**		**1846.**		**1848.**		**1850.**			
2 Jan.	105			2 Jan.	96¼	3 Jan.	50	2 Jan.	25		
1 Febr.	105¼			2 Febr.	91½	2 Febr.	44½	1 Febr.	25½		
1 Mrz.	106			2 Mrz.	89¾	6 Mrz.	30	4 Mrz.	25		
1 Apr.	107⅝			3 Apr.	89	3 Apr.	26	2 Apr.	24½		
1 Mai	106½	4 Mai	114	1 Mai	89¼	1 Mai	23	1 Mai	24½		
1 Juni	103¾	1 Juni	114⅜	2 Juni	86½	2 Juni	25	3 Juni	23¼		
1 Juli	102¾	1 Juli	108¾	3 Juli	83	3 Juli	24¼	1 Juli	23		
1 Aug.	101½	1 Aug.	104¾	3 Aug.	78	2 Aug.	28	2 Aug.	23⅛		
1 Spt.	101	1 Spt.	102	4 Spt.	73½	1 Spt.	26	2 Spt.	22¾		
2 Oct.	100	4 Oct.	101	2 Oct.	60½	2 Oct.	24½	2 Oct.	23		
1 Nov.	98¼	1 Nov.	98½	2 Nov.	61½	1 Nov.	25¼	1 Nov.	22¾		
2 Dec.	98¼	2 Dec.	98½	4 Dec.	61	1 Dec.	25	13 Dec.	20¼		

Die oben leer gelassenen Rubriken, welche sich auch bei einigen der folgenden Tabellen wiederholen werden, bezeichnen, daß zu jener Zeit keine officielle Notirung stattfand.

№ 14 b. Cracau Oberschlesische Bahn.

1844.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
		2 Jan.	97	3 Jan.	66	2 Jan.	$69\frac{1}{2}$	5 Jan.	85	2 Jan.	$90\frac{1}{2}$
		3 Febr.	$90\frac{1}{4}$	1 Febr.	61	2 Febr.	$74\frac{3}{4}$	2 Febr.	$81\frac{3}{4}$	11 Febr.	80
		2 Mrz.	88	4 Mrz.	48	1 Mrz.	68	1 Mrz.	$82\frac{3}{4}$		
		1 Apr.	83	1 Apr.	35	2 Apr.	$65\frac{3}{4}$	1 Apr.	$83\frac{1}{2}$		
		1 Mai	88	2 Mai	28	1 Mai	69	1 Mai	$85\frac{3}{4}$		
5 Juni	117	2 Juni	86	3 Juni	29	1 Juni	$66\frac{1}{2}$	1 Juni	87		
2 Juli	$112\frac{1}{2}$	1 Juli	$83\frac{1}{2}$	1 Juli	30	4 Juli	70	1 Juli	88		
1 Aug.	104	1 Aug.	$81\frac{1}{2}$	1 Aug.	$37\frac{1}{2}$	1 Aug.	69	3 Aug.	$90\frac{1}{4}$		
3 Spt.	$103\frac{1}{2}$	Spt.	—	1 Spt.	46	2 Spt.	71	2 Spt.	$90\frac{1}{4}$		
1 Oct.	104	17 Oct.	69	3 Oct.	$42\frac{1}{2}$	1 Oct.	68	1 Oct.	$90\frac{1}{4}$		
2 Nov.	100	2 Nov.	$69\frac{1}{2}$	1 Nov.	$42\frac{1}{2}$	5 Nov.	$68\frac{1}{4}$	1 Nov.	$89\frac{3}{8}$		
2 Dec.	$99\frac{3}{4}$	2 Dec.	$71\frac{1}{2}$	1 Dec.	42	2 Dec.	57	1 Dec.	$89\frac{1}{2}$		
1845.		**1847.**		**1849.**		**1851.**		**1853.**		**1855.**	
2 Jan.	$102\frac{1}{4}$	2 Jan.	78	8 Jan.	$39\frac{1}{2}$	2 Jan.	$66\frac{3}{4}$	3 Jan.	$91\frac{3}{4}$		
3 Febr.	$104\frac{1}{2}$	1 Febr.	$78\frac{1}{4}$	10 Febr.	$37\frac{3}{4}$	1 Febr.	74	2 Febr.	$93\frac{1}{2}$		
3 Mrz.	$111\frac{3}{4}$	1 Mrz.	83	1 Mrz.	$37\frac{3}{4}$	1 Mrz.	75	1 Mrz.	$93\frac{1}{4}$		
1 Apr.	$110\frac{1}{8}$	1 Apr.	83	7 Apr.	35	2 Apr.	$74\frac{3}{4}$	1 Apr.	$93\frac{3}{4}$		
3 Mai	$106\frac{3}{4}$	1 Mai	$76\frac{1}{2}$	12 Mai	$33\frac{3}{4}$	1 Mai	$73\frac{1}{4}$	2 Mai	94		
3 Juni	104	1 Juni	77	2 Juni	38	3 Juni	$75\frac{1}{2}$	2 Juni	$93\frac{3}{4}$		
1 Juli	$103\frac{1}{4}$	1 Juli	$77\frac{3}{4}$	2 Juli	50	2 Juli	84	2 Juli	$93\frac{1}{4}$		
1 Aug.	$104\frac{1}{2}$	2 Aug.	79	2 Aug.	$58\frac{1}{2}$	1 Aug.	$84\frac{1}{2}$	1 Aug.	$93\frac{3}{4}$		
1 Spt.	$103\frac{3}{4}$	1 Spt.	$77\frac{3}{4}$	1 Spt.	55	2 Spt.	$83\frac{1}{4}$	1 Spt.	$93\frac{3}{4}$		
1 Oct.	103	1 Oct.	$76\frac{1}{2}$	2 Oct.	$63\frac{1}{2}$	1 Oct.	$81\frac{3}{4}$	8 Oct.	90		
1 Nov.	$99\frac{1}{4}$	1 Nov.	$72\frac{1}{2}$	1 Nov.	$68\frac{3}{4}$	1 Nov.	$76\frac{1}{2}$	1 Nov.	$88\frac{1}{2}$		
2 Dec.	98	1 Dec.	70	1 Dec.	$71\frac{1}{4}$	1 Dec.	$78\frac{1}{2}$	1 Dec.	$90\frac{1}{2}$		

№ 15. Cöln-Minden.

1843.		1845.		1847.		1849.		1851.		1853.	
		3 Mrz.	111¼	1 Mai	90¼	2 Juli	86½	1 Spt.	108¼	1 Nov.	117½
		1 Apr.	111	1 Juni	93⅓	1 Aug.	86⅞	1 Oct.	107½	1 Dec.	117¾
		2 Mai	107¾	1 Juli	94¾	1 Spt.	92½	1 Nov.	105¼	**1854.**	
		3 Juni	106¾	3 Aug.	97¾	1 Oct.	94¼	1 Dec.	107⅞		
		1 Juli	106⅜	1 Spt.	96½	1 Nov.	95¾	**1852.**		2 Jan.	115¾
		1 Aug.	107⅛	1 Oct.	94¾	1 Dec.	95½			1 Febr.	109½
		1 Spt.	106¾	1 Nov.	96¼	**1850.**		3 Jan.	110½		
		1 Oct.	106	1 Dec.	96¾			2 Febr.	107		
		1 Nov.	103⅛	**1848.**		2 Jan.	96	1 Mrz.	108		
		1 Dec.	101			1 Febr.	96⅞	1 Apr.	112½		
		1846.		3 Jan.	95	1 Mrz.	95	1 Mai	113½		
11 Dec.	102¼			1 Febr.	93¾	2 Apr.	94	1 Juni	113⅛		
1844.		2 Jan.	101¾	1 Mrz.	76	1 Mai	94¾	1 Juli	112¾		
		2 Febr.	100¾	1 Apr.	62	1 Juni	93¼	3 Aug.	113⅝		
2 Jan.	103⅞	2 Mrz.	98¼	2 Mai	63	1 Juli	97¼	2 Spt.	113		
1 Febr.	108⅝	1 Apr.	95	2 Juni	65	1 Aug.	96	1 Oct.	111½		
2 Mrz.	109	1 Mai	99½	1 Juli	65	2 Spt.	98	1 Nov.	112	**1855.**	
2 Apr.	112½	2 Juni	98¾	1 Aug.	74½	1 Oct.	97	3 Dec.	115½		
2 Mai	113½	1 Juli	95½	1 Spt.	77¼	2 Nov.	98	**1853.**			
1 Juni	120¾	1 Aug.	94¾	2 Oct.	75¼	2 Dec.	92				
2 Juli	113	1 Spt.	93¾	1 Nov.	74¼	**1851.**		3 Jan.	119½		
1 Aug.	108⅜	1 Oct.	87	1 Dec.	77½			2 Febr.	115⅞		
3 Spt.	105¾	2 Nov.	87	**1849.**		1 Jan.	96¾	1 Mrz.	117⅞		
1 Oct.	107⅜	1 Dec.	88			1 Febr.	97¾	1 Apr.	121¾		
1 Nov.	103½	**1847.**		2 Jan.	80	1 Mrz.	99½	2 Mai	121		
2 Dec.	104⅛			1 Febr.	79	1 Apr.	104¾	1 Juni	120½		
1845.		2 Jan.	95½	1 Mrz.	78¼	1 Mai	101½	2 Juli	119		
		1 Febr.	93½	2 Apr.	76½	3 Juni	103¼	1 Aug.	121⅜		
3 Jan.	105⅞	1 Mrz.	93½	1 Mai	77	1 Juli	107⅛	1 Spt.	124		
3 Febr.	107	1 Apr.	92½	1 Juni	76	1 Aug.	107¾	1 Oct.	119		

№ 16. Düsseldorf-Elberfeld.

1841.		1843.		1846.		1848.		1851.		1853.	
		4 Juli	80	2 Jan.	92½	21 Juli	65¾	4 Jan.	92¾	2 Juli	87
		1 Aug.	85	2 Febr.	93½	1 Aug.	70	5 Febr.	95	1 Aug	90
		1 Spt.	79½	2 Mrz.	95	6 Spt.	65	1 Mrz.	97½	1 Spt.	89
5 Apr.	90	3 Oct.	76¼	1 Apr.	106			1 Apr.	99¾	1 Oct.	86
1 Mai	96	2 Nov.	74	1 Mai	116			8 Mai	98½	29 Nov.	83
1 Juni	96	1 Dec.	68	2 Juni	111¼			4 Juni	95	1 Dec.	83
1 Juli	95½	1844.		2 Juli	113	1849.		11 Juli	96	1854.	
1 Aug.	93¾			1 Aug.	110¾			1 Aug.	97		
1 Spt.	93¾	9 Jan.	80	1 Spt.	110¼					14 Jan.	85
1 Oct.	93¼	1 Febr.	85	1 Oct.	104			4 Oct.	95¾	1 Febr.	80
1 Nov.	92	1 Mrz.	98	2 Nov.	106						
1 Dec.	90¾	14 Apr.	99	1 Dec.	105¼			16 Dec.	97		
1842.		2 Mai	95½	1847.				1852.			
		1 Juni	97½								
3 Jan.	85½	2 Juli	93	2 Jan.	105	10 Juli	63	19 Jan.	96½		
1 Febr.	87¼	2 Aug.	91	1 Febr.	105¾	9 Aug.	66	6 Febr.	106½		
1 Mrz.	86¼	3 Spt.	84½	1 Mrz.	106	13 Spt.	67	1 Mrz.	97		
1 Apr.	85¾	1 Oct.	93½	1 Apr.	105			1 Apr.	112		
2 Mai	85¾	1 Nov.	92	1 Mai	105	1 Nov.	75	1 Mai	112½		
2 Juni	84	2 Dec.	92	1 Juni	107¼	1 Dec.	76	1 Juni	98		
1 Juli	84⅜	1845.		1 Juli	104	1850.		1 Juli	94	1855.	
1 Aug.	83			3 Aug.	104			3 Aug.	96½		
1 Spt.	79	3 Jan.	94	1 Spt.	103¾	2 Jan.	77½	2 Spt.	89		
3 Oct.	74	1 Febr.	104½	1 Oct.	99¾	1 Febr.	79¼	1 Oct.	86½		
1 Nov.	58	3 Mrz.	105¾	1 Nov.	97¾	19 Mrz.	77½	1 Nov.	87¾		
1 Dec.	56	1 Apr.	108	1 Dec.	98	20 Apr.	77½	3 Dec.	90		
1843.		2 Mai	105	1848.		27 Mai	78½	1853.			
		3 Juni	103			5 Juni	77½				
2 Jan.	57	1 Juli	102	3 Jan.	96	2 Juli	80	3 Jan.	94½		
2 Febr.	64½	1 Aug.	101½	10 Febr.	98	6 Aug.	87	2 Febr.	93		
1 Mrz.	70	1 Spt.	101			3 Spt.	88¾	3 Mrz.	94		
1 Apr.	70	1 Oct.	100¾			2 Oct.	89¼	1 Apr.	90½		
1 Mai	71½	15 Nov.	95			11 Nov.	76	2 Mai	91		
1 Juni	72½	1 Dec.	94½			5 Dec.	87	1 Juni	90		

№ 17. Frankfurt-Hanau.

1853.		1854.		1855.	
		2 Jan.	95½		
2 Febr.	250	1 Febr.	89		
1 Mrz.	250				
1 Apr.	101½				
2 Mai	99½				
1 Juni	97½				
1 Juli	96				
1 Aug.	96				
1 Spt.	101½				
1 Oct.	102				
1 Nov.	97				
1 Dec.	98				

№ 17a. Frankfurt-Homburg.

1853.		1854.		1855.	
		2 Jan.	94		
		1 Febr.	86		
15 Oct.	100½				
2 Nov.	98				
3 Dec.	95				

№ 18. Glückstadt-Elmshorn.

1844.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
		2 Jan.	72	7 Jan.	50	3 Jan.	27	6 Jan.	30	2 Jan.	33
23 Febr.	107	3 Febr.	72	1 Febr.	50	1 Febr.	25	3 Febr.	30	2 Febr.	36
8 Mrz.	106	3 Mrz.	71	März	—	5 Mrz.	25	März	—		
9 Apr.	121	3 Apr.	71	April	—	2 Apr.	25	April	—		
3 Mai	125	1 Mai	73	Mai	—	3 Mai	25	Mai	—		
4 Juni	119	2 Juni	73	30 Juni	55$\frac{1}{2}$	Juni	—	Juni	—		
2 Juli	115	3 Juli	71	Juli	—	Juli	—	Juli	—		
2 Aug.	110	7 Aug.	71	11 Aug.	24	Aug.	—	Aug.	—		
10 Spt.	105	4 Spt.	71	Sept.	—	Sept.	—	Sept.	—		
4 Oct.	110	2 Oct.	70	6 Oct.	25	Octbr.	—	Octbr.	—		
1 Nov.	113	3 Nov.	70	10 Nov.	25	Nov.	—	Nov.	—		
3 Dec.	115	1 Dec.	69	1 Dec.	25	Dec.	—	7 Dec.	23		
1845.		**1847.**		**1849.**		**1851.**		**1853.**		**1855.**	
3 Jan.	119	1 Jan.	70	5 Jan.	25	Jan.	—	3 Jan.	24		
4 Febr.	119	2 Febr.	70	2 Febr.	25	Febr.	—	1 Febr.	28		
4 Mrz.	117	4 Mrz.	70	2 Mrz.	25	März	—	1 Mrz.	28		
1 Apr.	120	1 Apr.	70	2 Apr.	25	April	—	1 Apr.	29		
2 Mai	116	4 Mai	68	1 Mai	25	Mai	—	3 Mai	30		
3 Juni	105	1 Juni	65	1 Juni	25	Juni	—	6 Juni	30		
1 Juli	99	2 Juli	60	2 Juli	25	11 Juli	24$\frac{3}{4}$	1 Juli	30		
1 Aug.	98	3 Ang.	60	4 Aug.	25	1 Aug.	26	1 Aug.	30		
2 Spt.	98	7 Spt.	51	4 Spt.	25	1 Spt.	33	2 Spt.	30		
3 Oct.	87	1 Oct.	55	2 Oct.	25	2 Oct.	30	3 Oct.	30		
4 Nov.	85	2 Nov.	53	2 Nov.	25	4 Nov.	30	1 Nov.	30		
2 Dec.	80	3 Dec.	54	3 Dec.	25	2 Dec.	30	2 Dec.	30		

№ 19. Hamburg-Bergedorf.

1842.		1844.		1846.		1849.		1851.		1853.	
		3 Mai	107	4 Spt.	90	5 Jan.	67½	1 Mai	92	2 Spt.	108
		4 Juni	112	2 Oct.	90	2 Febr.	68	3 Juni	92	3 Oct.	107½
		2 Juli	104	3 Nov.	90	2 Mrz.	68	1 Juli	92	1 Nov.	106
		2 Aug.	96	1 Dec.	90	2 Apr.	67½	1 Aug.	93	1 Dec.	105½
		3 Spt.	92½	**1847.**		1 Mai	72½	1 Spt.	94	**1854.**	
		1 Oct.	94			1 Juni	73½	2 Oct.	93½		
		1 Nov.	94	1 Jan.	96½	2 Juli	77	4 Nov.	93	2 Jan.	106
5 Aug.	74	3 Dec.	93½	2 Febr.	95	3 Aug.	80	2 Dec.	93	1 Febr.	105
Sept.	—	**1845.**		4 Mrz.	96	4 Spt.	84½	**1852.**			
14 Oct.	72			1 Apr.	96½	2 Oct.	94				
15 Nov.	72	3 Jan.	93½	4 Mai	95	2 Nov.	97	6 Jan.	93		
1 Dec.	70	4 Febr.	99	1 Juni	96½	3 Dec.	94	3 Febr.	89½		
1843.		4 Mrz.	102½	2 Juli	96	**1850.**		2 Mrz.	91½		
		1 Apr.	105½	3 Aug.	95			2 Apr.	94½		
3 Jan.	75	2 Mai	106½	3 Spt.	95½	3 Jan.	94	4 Mai	95		
3 Febr.	81	3 Juni	105	1 Oct.	92	1 Febr.	93½	1 Juni	93¼		
3 Mrz.	85	1 Juli	102½	2 Nov.	91	5 Mrz.	92½	2 Juli	93		
4 Apr.	89	1 Aug.	104½	7 Dec.	88	2 Apr.	92	2 Aug.	93½		
2 Mai	90	2 Spt.	104½	**1848.**		3 Mai	90	2 Spt.	93¾	**1855.**	
2 Juni	90	3 Oct.	100			1 Juni	90	1 Oct.	95½		
4 Juli	98	4 Nov.	99½	1 Jan.	84	1 Juli	89	2 Nov.	95		
1 Aug.	99	2 Dec.	99	1 Febr.	83½	2 Aug.	90	3 Dec.	97½		
1 Spt.	98½	**1846.**		März	—	2 Spt.	93½	**1853.**			
3 Oct.	98			Apr.	—	3 Oct.	93				
3 Nov.	95½	2 Jan.	96	Mai	—	1 Nov.	91	3 Jan.	90		
1 Dec.	95	3 Febr.	94	Juni	—	10 Dec.	88	1 Febr.	102½		
1844.		3 Mrz.	93½	Juli	—	**1851.**		1 Mrz.	102¾		
		3 Apr.	92½	1 Aug.	60			1 Apr.	105½		
5 Jan.	98	1 Mai	93	1 Spt.	67	10 Jan.	88	3 Mai	106		
2 Febr.	98¾	2 Juni	91	3 Oct.	66	4 Febr.	89	3 Juni	106¼		
8 Mrz.	98¾	3 Juli	90	3 Nov.	65	11 Mrz.	90½	1 Juli	106¾		
2 Apr.	107½	7 Aug.	90	1 Dec.	64	2 Apr.	92	1 Aug.	107		

№ 20. Höchst-Soden.

Sind nicht zur officiellen Notiz gekommen.

№ 21. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.

1836.		1838.		1840.		1843.		1845.		1847.	
		2 Mai	110 3/8	1 Spt.	100 3/4	3 Jan.	81 3/4	3 Mai	187 3/4	1 Spt.	162 1/4
		6 Juni	110 1/4	1 Oct.	97	1 Febr.	87 7/8	2 Juni	185 3/4	1 Oct.	155
		2 Juli	108 3/4	1 Nov.	92 1/2	3 Mrz.	92	2 Juli	197 1/2	2 Nov.	153
15 Apr.	113	4 Aug.	107 3/8	1 Dec.	91	3 Apr.	97 1/4	1 Aug.	209	1 Dec.	158 5/8
5 Mai	110 1/4	1 Spt.	107 3/8	**1841.**		1 Mai	99	2 Spt.	220	**1848.**	
25 Juni	103 1/2	1 Oct.	104 7/8			1 Juni	102 3/4	1 Oct.	204		
9 Juli	102	2 Nov.	103 1/2	2 Jan.	89	1 Juli	101 1/4	3 Nov.	192 1/2	3 Jan.	142 1/2
11 Aug.	101 3/4	3 Dec.	104 1/4	4 Febr.	88 3/8	1 Aug.	104 1/4	1 Dec.	187 3/4	1 Febr.	133 3/8
1 Spt.	101	**1839.**		1 Mrz.	87 1/2	1 Spt.	108 1/2	**1846.**		1 Mrz.	103
1 Oct.	102 1/2			1 Apr.	86 1/4	2 Oct.	111			1 Apr.	64
2 Nov.	104 3/4	2 Jan.	104 1/8	1 Mai	77 1/2	2 Nov.	112 1/2	2 Jan.	191	1 Mai	77 1/2
1 Dec.	107	1 Febr.	103 5/8	1 Juni	82 1/2	1 Dec.	118 1/2	3 Febr.	189 1/8	2 Juni	85 1/2
1837.		1 Mrz.	103 3/4	1 Juli	71 3/4	**1844.**		2 Mrz.	178 3/4	1 Juli	98 1/2
		4 Apr.	104	2 Aug.	64 3/4			1 Apr.	193 1/2	1 Aug.	102 1/4
2 Jan.	109	1 Mai	105 1/8	1 Spt.	66 5/6	2 Jan.	127 1/4	2 Mai	189 1/2	1 Spt.	107 1/2
1 Febr.	108 1/2	1 Juni	104 5/8	1 Oct.	67 1/4	1 Febr.	135	1 Juni	189 1/2	1 Oct.	105
1 Mrz.	109 1/4	2 Juli	103 1/4	2 Nov.	66	1 Mrz.	133 1/4	1 Juli	181 1/4	6 Nov.	103 1/2
5 Apr.	107 5/8	7 Aug.	104 7/8	1 Dec.	73 1/2	1 Apr.	145 1/4	1 Aug.	182	1 Dec.	100 1/2
1 Mai	109 3/4	2 Spt.	101 3/4	**1842.**		1 Mai	144 7/8	2 Spt.	176 1/2	**1849.**	
2 Juni	112	1 Oct.	101 1/2			1 Juni	143 3/8	1 Oct.	172 3/4		
6 Juli	114 1/2	2 Nov.	104 1/4	3 Jan.	74 1/4	1 Juli	129	2 Nov.	165	3 Jan.	100 1/2
5 Aug.	114 3/4	2 Dec.	102 3/4	1 Febr.	79	1 Aug.	140 1/2	1 Dec.	175 3/4	1 Febr.	99 3/4
5 Spt.	114 3/4	**1840.**		1 Mrz.	69 1/2	3 Spt.	140 1/2	**1847.**		1 Mrz.	98 1/4
5 Oct.	113 3/4			2 Apr.	65	1 Oct.	155 1/2			2 Apr.	97
2 Nov.	111 1/4	3 Jan.	102 1/4	2 Mai	73 3/4	2 Nov.	155 1/2	2 Jan.	172 3/4	1 Mai	95
1 Dec.	109 1/4	1 Febr.	103	1 Juni	76 1/4	2 Dec.	159 3/4	1 Febr.	173 1/2	4 Juni	97 1/2
1838.		5 Mrz.	108 7/8	2 Juli	72 7/8	**1845.**		1 Mrz.	173 1/4	2 Juli	108 1/4
		1 Apr.	114	1 Aug.	73 1/4			1 Apr.	171 1/2	2 Aug.	111
3 Jan.	108 1/2	1 Mai	116	1 Spt.	73 1/4	4 Jan.	180	1 Mai	167 1/4	3 Spt.	113 1/2
1 Febr.	109 3/4	1 Juni	112	3 Oct.	71 7/8	1 Febr.	185	1 Juni	165 1/4	1 Oct.	113 1/2
1 Mrz.	109 1/8	1 Juli	110	4 Nov.	72 7/8	1 Mrz.	190	2 Juli	161 1/4	3 Nov.	107 1/2
3 Apr.	110 3/4	1 Aug.	108 3/4	1 Dec.	78	2 Apr.	193 3/8	3 Aug.	170 1/2	1 Dec.	107 1/2

Kaiser-

Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.

1850.		1851.		1852.		1853.		1854.		1855.	
3 Jan.	110¼	3 Jan.	113¾	2 Jan.	157	3 Jan.	248	2 Jan.	235		
1 Febr.	110	1 Febr.	121¾	3 Febr.	153¾	1 Febr.	242½	1 Febr.	229½		
1 Mrz.	107⅞	1 Mrz.	131¾	2 Mrz.	152	1 Mrz.	236¾				
3 Apr.	107½	1 Apr.	133½	1 Apr.	152¾	5 Apr.	239				
2 Mai	106½	1 Mai	130½	1 Mai	157½	2 Mai	235½				
1 Juni	107½	2 Juni	130	1 Juni	197	1 Juni	222¼				
1 Juli	109⅝	1 Juli	138¾	1 Juli	207¾	1 Juli	222¾				
2 Aug.	114½	1 Aug.	151¾	2 Aug.	242½	3 Aug.	231				
2 Spt.	111	1 Spt.	152	1 Spt.	229½	1 Spt.	233½				
1 Oct.	109	3 Oct.	141½	1 Oct.	222	3 Oct.	220½				
2 Nov.	107½	3 Nov.	146¼	2 Nov.	215	2 Nov.	221½				
2 Dec.	116	1 Dec.	150	3 Dec.	242½	1 Dec.	227				

№ 22. Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.

1844.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
		2 Jan.	94	3 Jan.	58	2 Jan.	43¾	3 Jan.	39¾	2 Jan.	48½
		2 Febr.	91⅜	1 Febr.	57	1 Febr.	47⅝	2 Febr.	37⅞	1 Febr.	41¼
		2 Mrz.	86	1 Mrz.	44	1 Mrz.	43¼	1 Mrz.	37⅞		
		1 Apr.	84¼	1 Apr.	31½	2 Apr.	40½	1 Apr.	45		
		1 Mai	87⅜	2 Mai	31¾	1 Mai	41⅜	1 Mai	48		
		2 Juni	85½	2 Juni	32¼	1 Juni	38⅞	1 Juni	61		
		1 Juli	83½	1 Juli	32¾	1 Juli	42½	1 Juli	47		
		1 Aug.	82⅜	1 Aug.	40	1 Aug.	39⅞	3 Aug.	49¼		
		1 Spt.	79⅞	1 Spt.	44½	2 Spt.	40⅝	2 Spt.	47¼		
		1 Oct.	72½	2 Oct.	42¼	1 Oct.	37⅝	1 Oct.	41		
		2 Nov.	71⅜	1 Nov.	41⅜	2 Nov.	38½	1 Nov.	41½		
12 Dec.	94⅝	1 Dec.	71⅜	1 Dec.	41	2 Dec.	33¾	1 Dec.	45¾		
1845.		**1847.**		**1849.**		**1851.**		**1853.**		**1855.**	
3 Jan.	98	2 Jan.	77¼	2 Jan.	37¾	2 Jan.	35½	3 Jan.	51½		
3 Febr.	$98\frac{5}{12}$	1 Febr.	75⅝	1 Febr.	37	1 Febr.	37⅚	2 Febr.	50⅞		
3 Mrz.	102¼	1 Mrz.	75	1 Mrz.	36⅔	1 Mrz.	38	1 Mrz.	51⅞		
1 Apr.	103¾	1 Apr.	73¼	2 Apr.	33½	1 Apr.	39¼	1 Apr.	54		
2 Mai	101¾	1 Mai	70¼	1 Mai	33⅝	1 Mai	37¾	2 Mai	57¼		
3 Juni	99½	1 Juni	72½	1 Juni	34	2 Juni	37¾	1 Juni	56¼		
1 Juli	99	1 Juli	73⅛	2 Juli	39½	1 Juli	37⅝	2 Juli	54		
1 Aug.	98⅞	3 Aug.	73	1 Aug.	39¾	1 Aug.	37½	1 Aug.	56¼		
1 Spt.	98⅞	1 Spt.	71½	1 Spt.	47	1 Spt.	38	1 Spt.	56⅜		
1 Oct.	97	1 Oct.	68½	1 Oct.	48⅞	1 Oct.	34¾	1 Oct.	53		
1 Nov.	93⅛	1 Nov.	68⅝	1 Nov.	55½	1 Nov.	32	1 Nov.	49		
1 Dec.	92¼	1 Dec.	66¼	1 Dec.	51⅜	1 Dec.	32⅜	1 Dec.	46¾		

№ 23. Leipzig-Dresden.

1835.		1837.		1840.		1842.		1845.		1847.	
		3 Juli	122	3 Jan.	95½	4 Juli	105¾	3 Jan.	134¼	2 Juli	115
		4 Aug.	122	3 Febr.	97	1 Aug.	105½	3 Febr.	135	2 Aug.	118
		1 Spt.	106	2 Mrz.	98¾	2 Spt.	106¼	3 Mrz.	146½	3 Spt.	116½
		2 Oct.	105½	3 Apr.	97¾	3 Oct.	106½	4 Apr.	140¼	1 Oct.	115½
15 Mai	105	3 Nov.	100	1 Mai	100	1 Nov.	106½	2 Mai	137¼	1 Nov.	116¼
1 Juni	114	1 Dec.	100½	1 Juni	101¼	2 Dec.	107¼	2 Juni	130½	3 Dec.	115⅞
2 Juli	109½	1838.		3 Juli	104	1843.		4 Juli	130	1848.	
1 Aug.	111			3 Aug.	104¼			1 Aug.	132		
1 Spt.	114	2 Jan.	96¾	4 Spt.	103½	2 Jan.	108⅛	1 Spt.	132¼	3 Jan.	115
1 Oct.	114	1 Febr.	93½	2 Oct.	101¼	3 Febr.	110¼	3 Oct.	131¾	2 Febr.	114
2 Nov.	114	1 Mrz.	96¼	2 Nov.	100¾	3 Mrz.	114¾	3 Nov.	130	6 Mrz.	102½
2 Dec.	114	2 Apr.	95½	4 Dec.	99¾	3 Apr.	113¾	1 Dec.	129	3 Apr.	91
1836.		1 Mai	92¾	1841.		1 Mai	113¾	1846.		1 Mai	89
		1 Juni	93¼			2 Juni	115½			2 Juni	86
2 Jan.	114	2 Juli	96	1 Jan.	99¾	2 Juli	120¼	2 Jan.	129	3 Juli	86½
1 Febr.	119	1 Aug.	97	1 Febr.	100	4 Aug.	121½	2 Febr.	129	2 Aug.	96¼
1 Mrz.	136¾	1 Spt.	98¾	1 Mrz.	99¾	4 Spt.	125	2 Mrz.	129¼	1 Spt.	94½
2 Apr.	138¼	1 Oct.	96½	2 Apr.	98	2 Oct.	122½	3 Apr.	125½	2 Oct.	91½
2 Mai	137	1 Nov.	93¼	3 Mai	98½	3 Nov.	124¼	1 Mai	126½	1 Nov.	97¼
2 Juni	131½	3 Dec.	94	1 Juni	99¾	4 Dec.	125⅝	2 Juni	126¾	1 Dec.	96¾
1 Juli	133½	1839.		2 Juli	99	1844.		3 Juli	125½	1849.	
1 Aug.	134½			2 Aug.	99¾			3 Aug.	124¾		
1 Spt.	137½	1 Jan.	92½	3 Spt.	100¾	2 Jan.	128	4 Spt.	121½	2 Jan.	98½
1 Oct.	133	1 Febr.	92¾	1 Oct.	100½	2 Febr.	137	2 Oct.	115	2 Febr.	98
1 Nov.	133¼	2 Mrz.	92¼	1 Nov.	101	1 Mrz.	137½	2 Nov.	121	2 Mrz.	96⅝
1 Dec.	130	2 Apr.	95¾	3 Dec.	101⅜	1 Apr.	142½	4 Dec.	120¾	2 Apr.	94½
1837.		1 Mai	88	1842.		3 Mai	144	1847.		2 Mai	95
		3 Juni	89			3 Juni	145¼			1 Juni	94½
2 Jan.	129	1 Juli	89½	3 Jan.	102¾	1 Juli	141½	2 Jan.	124	2 Juli	100
3 Febr.	131½	2 Aug.	93¾	4 Febr.	103½	2 Aug.	141½	1 Febr.	124½	1 Aug.	100
3 Mrz.	134¼	2 Spt.	92	4 Mrz.	103¾	2 Spt.	129	1 Mrz.	123¾	3 Spt.	99⅞
3 Apr.	140¾	4 Oct.	90½	1 Apr.	103¼	4 Oct.	132½	1 Apr.	119	1 Oct.	104½
1 Mai	141¾	1 Nov.	93½	2 Mai	105⅛	1 Nov.	130¾	3 Mai	119	2 Nov.	107½
2 Juni	134	2 Dec.	94½	3 Juni	106¾	2 Dec.	134	4 Juni	116¾	3 Dec.	106¾

Leipzig-Dresden.

1850.		1851.		1852.		1853.		1854.		1855.	
2 Jan.	$106\frac{3}{4}$	3 Jan.	$135\frac{3}{4}$	2 Jan.	$148\frac{1}{2}$	3 Jan.	$194\frac{1}{2}$	3 Jan.	$200\frac{1}{2}$		
1 Febr.	$107\frac{3}{4}$	3 Febr.	$136\frac{1}{2}$	2 Febr.	$155\frac{1}{2}$	1 Febr.	195	1 Febr.	184		
4 Mrz.	$110\frac{3}{4}$	3 Mrz.	$141\frac{3}{4}$	1 Mrz.	158	2 Mrz.	198	1 Mrz.	146		
2 Apr.	$111\frac{1}{2}$	2 Apr.	$141\frac{3}{4}$	2 Apr.	160	1 Apr.	200				
1 Mai	$121\frac{1}{2}$	2 Mai	$140\frac{1}{2}$	3 Mai	167	2 Mai	$212\frac{1}{2}$				
3 Juni	$120\frac{1}{2}$	2 Juni	$142\frac{1}{2}$	2 Juni	169	1 Juni	219				
1 Juli	$126\frac{3}{4}$	2 Juli	144	2 Juli	$176\frac{1}{2}$	1 Juli	209				
2 Aug.	$133\frac{1}{4}$	1 Aug.	144	2 Aug.	178	1 Aug.	217				
2 Spt.	$135\frac{1}{2}$	1 Spt.	148	1 Spt.	$177\frac{1}{2}$	1 Spt.	$216\frac{3}{4}$				
2 Oct.	$135\frac{1}{2}$	1 Oct.	146	1 Oct.	$177\frac{3}{4}$	1 Oct.	211				
1 Nov.	138	3 Nov.	$144\frac{1}{2}$	1 Nov.	185	1 Nov.	$208\frac{1}{2}$				
2 Dec.	131	1 Dec.	$145\frac{1}{2}$	1 Dec.	$185\frac{1}{4}$	1 Dec.	$208\frac{1}{2}$				

№ 24. Löbau-Zittau.

1844.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
		2 Jan.	90	3 Jan.	46	2 Jan.	18	2 Jan.	26½	2 Jan.	36
		2 Febr.	82½	2 Febr.	44	1 Febr.	18¼	2 Febr.	27	1 Febr.	34½
		2 Mrz.	80¾	6 Mrz.	33	4 Mrz.	24½	1 Mrz.	24½	1 Mrz.	26
		3 Apr.	82	3 Apr.	26	2 Apr.	25½	2 Apr.	24½		
		1 Mai	82¾	1 Mai	23	1 Mai	25¾	3 Mai	24¾		
		2 Juni	81½	2 Juni	21	3 Juni	25	2 Juni	23½		
		3 Juli	79	3 Juli	21½	3 Juli	24¾	2 Juli	28½		
		3 Aug.	72	2 Aug.	24	Aug.	—	2 Aug.	28		
16 Spt.	100¾	4 Spt.	65	1 Spt.	24	4 Spt.	24¾	1 Spt.	26		
		2 Oct.	56	2 Oct.	23	2 Oct.	24¾	1 Oct.	26		
		2 Nov.	59	1 Nov.	23	1 Nov.	25	1 Nov.	26¾		
		4 Dec.	56½	1 Dec.	20	18 Dec.	22	1 Dec.	26½		
1845.		**1847.**		**1849.**		**1851.**		**1853.**		**1855.**	
3 Jan.	96	2 Jan.	64¾	Jan.	—	3 Jan.	24½	3 Jan.	27		
3 Febr.	96¼	1 Febr.	62¼	2 Febr.	15	7 Febr.	23½	1 Febr.	27		
3 Mrz.	103	1 Mrz.	61½	2 Mrz.	15½	3 Mrz.	24¾	2 Mrz.	27½		
4 Apr.	106½	1 Apr.	59½	2 Apr.	20¾	2 Apr.	24	1 Apr.	29¼		
2 Mai	104¼	3 Mai	56¼	2 Mai	14	2 Mai	22½	2 Mai	36½		
2 Juni	99¾	4 Juni	56½	1 Juni	14	2 Juni	22	1 Juni	31½		
4 Juli	99	2 Juli	55½	2 Juli	14	7 Juli	24	1 Juli	36½		
1 Aug.	99¼	2 Aug.	59½	Aug.	—	1 Aug.	24½	1 Aug.	39½		
1 Spt.	98	3 Spt.	57¼	17 Spt.	20	1 Spt.	26½	1 Spt.	37½		
3 Oct.	97¼	1 Oct.	55½	1 Oct.	20	1 Oct.	24¾	1 Oct.	36¾		
3 Nov.	93¼	1 Nov.	49	2 Nov.	20	3 Nov.	24	1 Nov.	33		
1 Dec.	90	3 Dec.	47½	3 Dec.	20	1 Dec.	24	1 Dec.	33		

№ 25. Lübeck-Büchen.

1852.		1853.		1853.		1854.		1854.		1855.	
		1 Jan.	140	1 Spt.	128	1 Mrz.	136				
1 Juni	156	1 Febr.	140	1 Oct.	120						
1 Juli	144	1 Mrz.	140	1 Nov.	120			1855.			
1 Aug.	144	1 Apr.	140	1 Dec.	124						
1 Spt.	142.	1 Mai	136	1854.							
1 Oct.	140	1 Juni	124								
1 Nov.	140	1 Juli	124	1 Jan.	140						
1 Dec.	140	1 Aug.	128	1 Febr.	140						

Die officiellen Curse lauten auf Mk. Crt. (100 Mk. B. sind gleich 125 Mk. Crt. oder gleich 50 Thlr.); der Gleichförmigkeit wegen sind die obigen Curse in Preuß. Crt. reducirt.

№ 26. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig.

1837.		1838.		1839.		1841.		1842.		1843.	
		11 Mai	94½	2 Spt.	84¾	2 Jan.	109¼	2 Mai	115	4 Spt.	171
		1 Juni	93	4 Oct.	82¼	1 Febr.	115	3 Juni	117¼	2 Oct.	170
10 Mrz.	105	2 Juli	92¼	2 Nov.	84½	1 Mrz.	113½	4 Juli	117¾	3 Nov.	182½
24 Apr.	108⅝	1 Aug.	90½	2 Dec.	86	2 Apr.	114¾	1 Aug.	118¼	4 Dec.	184
2 Mai	109	1 Spt.	91¼	1840.		3 Mai	115	2 Spt.	121¼	1844.	
		1 Oct.	88			1 Juni	113	3 Oct.	121¼		
		1 Nov.	83½	2 Jan.	88¾	2 Juli	113½	1 Nov.	124½	2 Jan.	183
		3 Dec.	82	3 Febr.	93½	2 Aug.	111¾	2 Dec.	127½	2 Febr.	182
		1839.		2 Mrz.	95	3 Spt.	113¾	1843.		1 Mrz.	195
7 Oct.	109¾			3 Apr.	96	1 Oct.	114½			1 Apr.	195
		2 Jan.	83	1 Mai	100½	1 Nov.	113¼	2 Jan.	125	3 Mai	196½
16 Dec.	99½	1 Febr.	85	1 Juni	101¼	3 Dec.	113¼	3 Febr.	137	3 Juni	196½
1838.		2 Mrz.	84½	3 Juli	107¼	1842.		3 Mrz.	148	1 Juli	194
		2 Apr.	86½	3 Aug.	115			3 Apr.	146¾	2 Aug.	194
12 Jan.	97	1 Mai	85¾	4 Spt.	112¼	3 Jan.	109	1 Mai	157	2 Spt.	190
		3 Juni	86	2 Oct.	108½	4 Febr.	111½	2 Juni	167½	4 Oct.	190
		1 Juli	84½	2 Nov.	109½	4 Mrz.	111½	2 Juli	171½	1 Nov.	189
2 Apr.	96½	2 Aug.	85½	4 Dec.	109	1 Apr.	113¼	4 Aug.	173	2 Dec.	191

Magdeburg-

Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig.

1845.	
3 Jan.	185
3 Febr.	184
3 Mrz.	186¼
4 Apr.	185¼
2 Mai	183½
2 Juni	181½
4 Juli	179½
1 Aug.	181½
1 Spt.	180¾
3 Oct.	180
3 Nov.	179
1 Dec.	180½

1846.	
2 Jan.	175
2 Febr.	175
2 Mrz.	176
3 Apr.	175
1 Mai	180½
2 Juni	183
3 Juli	184
3 Aug.	186½
4 Spt.	186½
2 Oct.	185
2 Nov.	193½

1846.	
4 Dec.	199

1847.	
2 Jan.	199
1 Febr.	198
1 Mrz.	199
1 Apr.	199½
3 Mai	200¼
4 Juni	209
2 Juli	221
3 Aug.	235
3 Spt.	220½
1 Oct.	225
1 Nov.	225
3 Dec.	230

1848.	
3 Jan.	225
2 Febr.	222
6 Mrz.	210
3 Apr.	195
1 Mai	175
2 Juni	150
1 Juli	155
1 Aug.	173

1848.	
1 Spt.	170½
2 Oct.	164
1 Nov.	164
1 Dec.	161

1849.	
2 Jan.	168
2 Febr.	169
2 Mrz.	167
2 Apr.	168
2 Mai	168½
1 Juni	169¼
2 Juli	185½
1 Aug.	191¼
3 Spt.	192
1 Oct.	198
2 Nov.	218
3 Dec.	217½

1850.	
2 Jan.	211
1 Febr.	213
4 Mrz.	215
2 Apr.	214
1 Mai	214

1850.	
3 Juni	213
1 Juli	212
2 Aug.	218½
2 Spt.	218
2 Oct.	218
1 Nov.	219½
2 Dec.	210

1851.	
3 Jan.	207
3 Febr.	209
3 Mrz.	212
2 Apr.	216
2 Mai	213½
2 Juni	214
2 Juli	217½
1 Aug.	220
1 Spt.	227½
1 Oct.	249
3 Nov.	241
1 Dec.	240

1852.	
2 Jan.	238
2 Febr.	236½

1852.	
1 Mrz.	238
2 Apr.	240½
3 Mai	244½
2 Juni	248
2 Juli	266¾
2 Aug.	269
1 Spt.	268
1 Oct.	275
1 Nov.	279
1 Dec.	282

1853.	
3 Jan.	282
1 Febr.	282
2 Mrz.	284
1 Apr.	308
2 Mai	330
1 Juni	310
1 Juli	310
1 Aug.	310
1 Spt.	319
1 Oct.	312
1 Nov.	310
1 Dec.	296

1854.	
3 Jan.	282
1 Febr.	265
1 Mrz.	250

1855.	

№ 27. Magdeburg-Halberstadt.

1843.		1845.		1847.		1849.		1851.		1853.	
		3 Mrz.	113½	1 Mai	112	3 Juli	120½	1 Spt.	146½	3 Nov.	185
		1 Apr.	112	1 Juni	113	2 Aug.	132	3 Oct.	147	1 Dec.	188½
		2 Mai	109¼	1 Juli	114	11 Spt.	136	1 Nov.	148	**1854.**	
		3 Juni	106½	3 Aug.	114	3 Oct.	138¾	8 Dec.	148		
		1 Juli	112	1 Spt.	114	1 Nov.	139½	**1852.**		2 Jan.	184½
		1 Aug.	111	5 Oct.	113½	3 Dec.	144½			7 Febr.	164
		1 Spt.	111	1 Nov.	116	**1850.**		8 Jan.	149		
30 Aug.	117	1 Oct.	112¼	3 Dec.	118			9 Febr.	150		
1 Spt.	117	3 Nov.	109	**1848.**		2 Jan.	141	1 Mrz.	142		
2 Oct.	114½	2 Dec.	107			5 Febr.	140¾	1 Apr.	149		
1 Nov.	114	**1846.**		6 Jan.	117¼	1 Mrz.	143	1 Mai	157½		
1 Dec.	111½			1 Febr.	116¼	Apr.	—	1 Juni	156½		
1844.		3 Jan.	102	2 Mrz.	108	Mai	—	1 Juli	160		
		3 Febr.	100¾	4 Apr.	96	3 Juni	138	3 Aug.	165½		
2 Jan.	117½	2 Mrz.	101½	2 Mai	95½	4 Juli	138	2 Spt.	168		
2 Febr.	120½	2 Apr.	108½	6 Juni	88	3 Aug.	137½	1 Oct.	168		
1 Mrz.	119½	1 Mai	112	1 Juli	83½	4 Spt.	134	1 Nov.	168	**1855.**	
2 Apr.	119	2 Juni	114¾	1 Aug.	91¼	1 Oct.	131½	1 Dec.	180¼		
2 Mai	119½	3 Juli	114	1 Spt.	105	15 Nov.	129	**1853.**			
1 Juni	126	3 Aug.	112¾	3 Oct.	103	31 Dec.	130				
2 Juli	120¼	1 Spt.	109	1 Nov.	102¾	**1851.**		3 Jan.	173½		
1 Aug.	115	2 Oct.	101½	1 Dec.	110			3 Febr.	176		
3 Spt.	108	1 Nov.	105	**1849.**		7 Jan.	130	2 Mrz.	179		
1 Oct.	113	1 Dec.	104¾			4 Febr.	129	1 Apr.	182		
1 Nov.	112	**1847.**		5 Jan.	114⅛	1 Mrz.	129¼	2 Mai	191		
2 Dec.	110½			3 Febr.	112½	1 Apr.	128½	1 Juni	189½		
1845.		2 Jan.	110	1 Mrz.	110	1 Mai	129½	1 Juli	185		
		1 Febr.	112½	14 Apr.	110	3 Juni	138	1 Aug.	188		
3 Jan.	110	1 Mrz.	113	17 Mai	110½	4 Juli	140	1 Spt.	185		
1 Febr.	113¾	1 Apr.	112½	1 Juni	117	1 Aug.	140½	3 Oct.	185½		

№ 28. Magdeburg-Wittenberge.

1845.		1847.		1849.		1850.		1852.		1854.	
		1 Mrz.	87¼	10 Jan.	38	2 Nov.	54½	3 Juli	60		
		1 Apr.	87	Febr.	—	2 Dec.	47	3 Aug.	58		
5 Spt.	106½	1 Mai	82¼	Mrz.	—	1851.		2 Spt.	56½		
3 Oct.	105	1 Juni	85¾	20 Apr.	39			1 Oct.	54½		
4 Nov.	104½	2 Juli	85½	Mai	—	2 Jan.	51	1 Nov.	57½		
2 Dec.	104	3 Aug.	86	4 Juni	38	1 Febr.	51½	1 Dec.	55½		
1846.		1 Spt.	83¾	2 Juli	49	1 Mrz.	55½	1853.			
		1 Oct.	82¾	1 Aug.	50¾	1 Apr.	54¼				
2 Jan.	104	2 Nov.	78	1 Spt.	58¼	1 Mai	53	3 Jan.	55		
3 Febr.	102	1 Dec.	78¾	1 Oct.	62	2 Juni	56¼	2 Febr.	50		
3 Mrz.	98	1848.		1 Nov.	69	1 Juli	56¼	1 Mrz.	49½	1855.	
3 Apr.	94			1 Dec.	65	1 Aug.	68½	1 Apr.	50¼		
1 Mai	97¾	3 Jan.	75¾	1850.		1 Spt.	71	2 Mai	49½		
2 Juni	97½	1 Febr.	72⅜			1 Oct.	69¼	1 Juni	47¼		
1 Juli	95	1 Mrz.	48	2 Jan.	60½	1 Nov.	68½	2 Juli	44¾		
7 Aug.	95	1 Apr.	45	1 Febr.	63½	1 Dec.	70½	1 Aug.	46		
1 Spt.	91⅞	2 Mai	41⅝	1 Mrz.	62½	1852.		2 Spt.	42½		
1 Oct.	90½	3 Juni	40½	2 Apr.	59			1 Oct.	39¾		
3 Nov.	89	1 Juli	41	1 Mai	57¼	3 Jan.	68	1 Nov.	40		
4 Dec.	87	1 Aug.	45⅜	1 Juni	55	2 Febr.	63	1 Dec.	34½		
1847.		1 Spt.	41	1 Juli	59¼	1 Mrz.	66	1854.			
		Oct.	—	1 Aug.	57	1 Apr.	66				
2 Jan.	89	8 Nov.	38	4 Spt.	57¾	1 Mai	65	2 Jan.	39		
1 Febr.	87½	Dec.	—	1 Oct.	54	1 Juni	61½	1 Febr.	36		

№ 29. Mainz-Ludwigshafen.

1845.		1846.		1847.		1848.		1854.		1855.	
		9 Jan.	103	5 Jan.	95	4 Jan.	82	2 Jan.	97		
		21 Febr.	102	10 Febr.	95	23 Febr.	80	3 Febr.	88		
17 Mrz.	$107\frac{1}{4}$			4 Mrz.	95						
1 Apr.	108			9 Apr.	93						
		11 Mai	99	1 Mai	93						
17 Juni	$107\frac{1}{2}$	18 Juni	100	2 Juni	93	1853.					
		11 Juli	100	7 Juli	93						
		3 Aug.	99	Aug.	—	11 Mai	100				
		9 Spt.	98	7 Spt.	90	1 Spt.	$107\frac{1}{2}$				
		6 Oct.	95	5 Oct.	90	1 Oct.	102				
		9 Nov.	95	10 Nov.	89	1 Nov.	$94\frac{1}{2}$				
		16 Dec.	95	15 Dec.	82	1 Dec.	96				

№ 30. Mecklenburgische Bahn.

1846.		1847.		1849.		1851.		1852.		1854.	
		1 Oct.	58	30 Mai	31	2 Jan.	28	1 Oct.	36¼		
28 Febr.	83	2 Nov.	57½	4 Juni	31	4 Febr.	28¾	1 Nov.	35⅝		
20 Mrz.	82	3 Dec.	57½	4 Juli	35½	1 Mrz.	29⅜	1 Dec.	37¼		
7 Apr.	78	1848.		23 Aug.	35	1 Apr.	29	1853.			
1 Mai	81			3 Spt.	36	2 Mai	29				
2 Juni	80	7 Jan.	47	12 Oct.	35¾	2 Juni	31¾	3 Jan.	45¼		
3 Juli	80	1 Febr.	46½	1 Nov.	36¾	3 Juli	31½	2 Febr.	45¾		
7 Aug.	76	4 Mrz.	37	1 Dec.	33¼	1 Aug.	35¾	1 Mrz.	48¼		
4 Spt.	73	1 Apr.	26	1850.		1 Spt.	34	1 Apr.	51¾	1855.	
2 Oct.	69	2 Mai	23½			1 Oct.	33¼	1 Mai	51½		
3 Nov.	68½	2 Juni	27½	2 Jan.	33	1 Nov.	31	1 Juni	50		
4 Dec.	69	7 Juli	28	14 Febr.	33	1 Dec.	29	1 Juli	47½		
1847.		1 Aug.	29	13 Mrz.	33	1852.		1 Aug.	48¼		
		1 Spt.	34	11 Apr.	32			1 Spt.	48		
1 Jan.	72½	3 Oct.	34	28 Mai	34	3 Jan.	35¾	1 Oct.	44¾		
2 Febr.	69	3 Nov.	31½	3 Juni	35½	2 Febr.	32⅞	1 Nov.	41½		
1 Mrz.	70½	1 Dec.	34½	1 Juli	39¼	1 Mrz.	38½	1 Dec.	42½		
1 Apr.	73½	1849.		2 Aug.	37¾	1 Apr.	43¾	1854.			
1 Mai	74			2 Spt.	38¾	1 Mai	42½				
1 Juni	74	22 Jan.	36	2 Oct.	35	1 Juni	47⅜	2 Jan.	47		
2 Juli	73	3 Febr.	37¼	2 Nov.	35¼	1 Juli	44½	1 Febr.	41½		
3 Aug.	72½	2 Mrz.	32½	3 Dec.	29	3 Aug.	43¼				
1 Spt.	67	13 Apr.	30			2 Spt.	39½				

№ 31. Münster-Hamm.

Es existiren davon blos ein paar Notizen, nämlich
1851 13. Nov. 87 und 1. Dec. 88½.

№ 32. Neisse-Brieg.

1844.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
		Jan.	—	3 Jan.	$50\frac{1}{2}$	2 Jan.	36	5 Jan.	$59\frac{2}{3}$	2 Jan.	80
		Febr.	—	11 Febr.	$49\frac{1}{2}$	4 Febr.	39	4 Febr.	$57\frac{2}{3}$	2 Febr.	$66\frac{3}{4}$
23 Mrz.	$107\frac{1}{2}$	20 Mrz.	$82\frac{1}{2}$	4 Mrz.	40	4 Mrz.	36	1 Mrz.	$61\frac{7}{12}$		
20 Apr.	$109\frac{1}{2}$	1 Apr.	$81\frac{1}{2}$	Apr.	—	8 Apr.	$35\frac{1}{2}$	3 Apr.	$74\frac{1}{3}$		
7 Mai	$110\frac{3}{4}$	1 Mai	81	Mai	—	2 Mai	$36\frac{1}{2}$	3 Mai	$73\frac{1}{3}$		
6 Juni	$112\frac{1}{2}$	2 Juni	81	27 Juni	28	10 Juni	$35\frac{1}{2}$	1 Juni	$74\frac{3}{4}$		
5 Juli	$109\frac{1}{2}$	18 Juli	$75\frac{1}{3}$	10 Juli	$29\frac{1}{2}$	1 Juli	$35\frac{1}{2}$	1 Juli	78		
6 Aug.	100	1 Aug.	$74\frac{3}{4}$	12 Aug.	40	1 Aug.	35	17 Aug.	$78\frac{2}{3}$		
10 Spt.	$100\frac{1}{2}$	Spt.	—	4 Spt.	39	9 Spt.	$33\frac{1}{3}$	9 Spt.	$78\frac{1}{4}$		
8 Oct.	100	26 Oct.	62	2 Oct.	37	4 Oct.	33	2 Oct.	$75\frac{2}{3}$		
7 Nov.	94	Nov.	—	2 Nov.	38	4 Nov.	33	10 Nov.	$73\frac{3}{4}$		
Dec.	—	Dec.	—	7 Dec.	42	2 Dec.	$31\frac{1}{3}$	2 Dec.	$75\frac{1}{6}$		
1845.		**1847.**		**1849.**		**1851.**		**1853.**		**1855.**	
2 Jan.	97	9 Jan.	65	2 Jan.	37	2 Jan.	$35\frac{2}{3}$	5 Jan.	77		
5 Febr.	$97\frac{3}{4}$	2 Febr.	$63\frac{1}{6}$	1 Febr.	$36\frac{1}{2}$	8 Febr.	$38\frac{1}{3}$	2 Febr.	80		
1 Mrz.	104	2 Mrz.	$63\frac{1}{4}$	1 Mrz.	$35\frac{3}{4}$	1 Mrz.	42	1 Mrz.	82		
10 Apr.	104	3 Apr.	$64\frac{1}{6}$	7 Apr.	34	7 Apr.	42	1 Apr.	83		
6 Mai	103	4 Mai	$61\frac{5}{6}$	7 Mai	33	1 Mai	41	6 Mai	85		
6 Juni	102	2 Juni	64	1 Juni	34	2 Juni	$42\frac{2}{3}$	7 Juni	87		
3 Juli	101	1 Juli	64	2 Juli	35	3 Juli	50	4 Juli	$83\frac{1}{4}$		
5 Aug.	101	2 Aug.	65	11 Aug.	$34\frac{1}{2}$	2 Aug.	57	2 Aug.	$85\frac{1}{4}$		
1 Spt.	101	11 Spt.	$63\frac{3}{4}$	6 Spt.	37	1 Spt.	$54\frac{2}{3}$	2 Spt.	$85\frac{1}{2}$		
9 Oct.	100	7 Oct.	$60\frac{1}{2}$	15 Oct.	$38\frac{1}{2}$	4 Oct.	55	1 Oct.	$79\frac{1}{3}$		
Nov.	—	6 Nov.	$55\frac{1}{2}$	1 Nov.	42	1 Nov.	$52\frac{3}{4}$	4 Nov.	$77\frac{1}{3}$		
Dec.	—	4 Dec.	$55\frac{2}{3}$	1 Dec.	$38\frac{1}{3}$	5 Dec.	$50\frac{1}{4}$	1 Dec.	79		

№ 33. Niederschlesisch-Märkische Bahn.

1843.		1845.		1847.		1849.		1851.		1853.	
		3 Mrz.	114⅜	1 Mai	86½	2 Juli	76¾	2 Spt.	93¼	1 Nov.	97¾
		1 Apr.	114½	1 Juni	88½	1 Aug.	77¾	1 Oct.	93	1 Dec.	97
		2 Mai	110	1 Juli	88¾	1 Spt.	83¼	1 Nov.	92¾	1854.	
		3 Juni	108½	2 Aug.	90¼	1 Oct.	84¼	1 Dec.	92⅝		
		1 Juli	108	1 Spt.	89	1 Nov.	84	1852.		2 Jan.	97¾
		1 Aug.	109⅝	1 Oct	88¾	1 Dec.	84			1 Febr.	94½
		1 Spt.	109	1 Nov.	88	1850.		3 Jan.	91½		
		1 Oct.	108	1 Dec.	89¼			2 Febr.	93⅜		
		1 Nov.	104	1848.		2 Jan.	84⅞	1 Mrz.	94¼		
		1 Dec.	101½			2 Febr.	85	1 Apr.	97¾		
1 Nov.	104⅞	1846.		3 Jan.	88¼	1 Mrz.	83¾	1 Mai	97¼		
6 Dec.	105¼			1 Febr.	86	2 Apr.	83	1 Juni	97¼		
1844.		2 Jan.	101¾	1 Mrz.	74	1 Mai	83⅜	1 Juli	99½		
		3 Febr.	98⅜	1 Apr.	54	1 Juni	83	3 Aug.	100¼		
2 Jan.	106½	2 Mrz.	94¼	2 Mai	60½	4 Juli	84	2 Spt.	100½		
1 Febr.	111	1 Apr.	92½	2 Juni	59¾	1 Aug.	83¼	1 Oct.	100½		
2 Mrz.	113	1 Mai	97½	1 Juli	63	2 Spt.	83	1 Nov.	100¼	1855.	
2 Apr.	118½	2 Juni	96¼	1 Aug.	68	1 Oct.	81½	1 Dec.	100⅛		
2 Mai	123	1 Juli	93¼	1 Spt.	71½	2 Nov.	82½	1853.			
1 Juni	125¾	1 Aug.	93⅜	2 Oct.	69½	2 Dec.	74½				
2 Juli	116	1 Spt.	92½	1 Nov.	68¼	1851.		3 Jan.	100½		
1 Aug.	110¼	1 Oct.	86¾	1 Dec.	69			1 Febr.	100¾		
3 Spt.	108	2 Nov.	87¼	1849.		2 Jan.	81¼	1 Mrz.	100½		
1 Oct.	109½	2 Dec.	87½			1 Febr.	82	1 Apr.	100¼		
1 Nov.	104	1847.		2 Jan.	72	1 Mrz.	82¼	2 Mai	100½		
2 Dec.	106½			2 Febr.	71¼	2 Apr.	85	1 Juni	100¼		
1845.		2 Jan.	92	1 Mrz.	71¼	1 Mai	83½	2 Juli	99¾		
		1 Febr.	90½	2 Apr.	72	3 Juni	84¾	1 Aug.	99⅞		
2 Jan.	107¼	1 Mrz.	90¼	1 Mai	71½	2 Juli	89¾	1 Spt.	99¾		
3 Febr.	111¾	1 Apr.	89¼	2 Juni	70¾	1 Aug.	93¼	1 Oct.	99¼		

№ 34. Niederschlesische Zweigbahn.

1844.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
		2 Jan.	85	6 Jan.	50	Jan.	—	Jan.	—	2 Jan.	56½
24 Febr.	109	3 Febr.	82	2 Febr.	48	Febr.	—	Febr.	—	18 Febr.	48
12 Mrz.	115	2 Mrz.	80	Mrz.	—	Mrz.	—	Mrz.	—		
2 Apr.	113	27 Apr.	83	1 Apr.	35	Apr.	—	Apr.	—		
2 Mai	114½	1 Mai	83	Mai	—	Mai	—	3 Mai	35		
1 Juni	117½	2 Juni	82¾	6 Juni	23	Juni	—	1 Juni	44¾		
2 Juli	110	28 Juli	77	Juli	—	Juli	—	1 Juli	44		
1 Aug.	103½	1 Aug.	76	11 Aug.	32	Aug.	—	3 Aug.	43		
5 Spt.	100½	19 Spt.	64	1 Spt.	31½	Spt.	—	2 Spt.	44¾		
1 Oct.	101	5 Oct.	63	Oct.	—	Oct.	—	2 Oct.	42		
9 Nov.	95	14 Nov.	58	Nov.	—	Nov.	—	1 Nov.	43		
3 Dec.	93	1 Dec.	57½	Dec.	—	Dec.	—	1 Dec.	46		

1845.		1847.		1849.		1851.		1853.		1855.	
3 Jan.	96	2 Jan.	74	Jan.	—	Jan.	—	3 Jan.	49¾		
3 Febr.	98	1 Febr.	68	Febr.	—	Febr.	—	4 Febr.	53		
4 Mrz.	105½	20 Mrz.	65	Mrz.	—	Mrz.	—	2 Mrz.	54		
1 Apr.	105¾	1 Apr.	65¼	Apr.	—	Apr.	—	1 Apr.	61¾		
2 Mai	102¼	1 Mai	60	Mai	—	Mai	—	2 Mai	65½		
5 Juni	98½	Juni	—	Juni	—	20 Juni	27½	1 Juni	60		
3 Juli	97¼	Juli	—	Juli	—	Juli	—	2 Juli	63		
1 Aug.	96½	Aug.	—	Aug.	—	15 Aug.	42	1 Aug.	66¼		
1 Spt.	96½	Spt.	—	Spt.	—	Spt.	—	8 Spt.	62½		
1 Oct.	97	Oct.	—	Oct.	—	Oct.	—	3 Oct.	57½		
21 Nov.	90	Nov.	—	9 Nov.	28½	Nov.	—	1 Nov.	54		
1 Dec.	86	Dec.	—	Dec.	—	Dec.	—	5 Dec.	54		

№ 35. Nürnberg-Fürth.

1836.		1838.		1840.		1843.		1845.		1847.	
16 Jan.	145	7 Mai	315	2 Spt.	315	23 Jan.	312	2 Mai	330	7 Spt.	275
1 Febr.	196	13 Juni	320	10 Oct.	318	6 Febr.	302	11 Juni	335	5 Oct.	264
2 Mrz.	186	3 Juli	310	6 Nov.	312	1 Mrz.	306	5 Juli	330	10 Nov.	262
6 Apr.	300	3 Aug.	308	9 Dec.	318	13 Apr.	312	4 Aug.	330	15 Dec.	262
4 Mai	300	6 Spt.	300	1841.		10 Mai	324	6 Spt.	332	1848.	
2 Juni	298	16 Oct.	300			2 Juni	325	1 Oct.	333		
1 Juli	290	5 Nov.	300	4 Jan.	317	3 Juli	325	8 Nov.	334	4 Jan.	262
9 Aug.	280	6 Dec.	290	13 Febr.	306	1 Aug.	322	6 Dec.	334	2 Febr.	262
1 Spt.	315	1839.		2 Mrz.	300	4 Spt.	329	1846.			
4 Oct.	325			23 Apr.	300	11 Oct.	320				
29 Nov.	312	7 Jan.	285	5 Mai	300			2 Jan.	335		
13 Dec.	310	16 Febr.	296	3 Juni	300	7 Dec.	320	21 Febr.	326		
1837.		6 Mrz.	290	2 Juli	305	1844.		16 Mrz.	326		
		6 Apr.	270	4 Aug.	300			2 Apr.	325	8 Aug.	270
4 Jan.	320	25 Mai	270	29 Spt.	300	3 Jan.	324	11 Mai	325	8 Spt.	200
3 Febr.	315	7 Juni	270	4 Oct.	300	3 Febr.	332	18 Juni	325	4 Oct.	210
6 Mrz.	350	10 Juli	270	4 Nov.	300	12 Mrz.	332	11 Juli	325	9 Nov.	210
6 Apr.	496	17 Aug.	260	1 Dec.	300	3 Apr.	330	3 Aug.	324	8 Dec.	205
6 Mai	480	4 Spt.	275	1842.		8 Mai	330	9 Spt.	320	1849.	
2 Juni	470	8 Oct.	275			8 Juni	330	6 Oct.	320		
4 Juli	450	5 Nov.	275	4 Jan.	302	2 Juli	330	9 Nov.	316	16 Jan.	206
5 Aug.	436	3 Dec.	270	4 Febr.	297	20 Aug.	325	4 Dec.	334	23 Febr.	206
4 Spt.	425	1840.		5 Mrz.	298	2 Spt.	325	1847.		14 Mrz.	206
4 Oct.	420			16 Apr.	302	7 Oct.	324			20 Apr.	206
13 Nov.	405	14 Jan.	280	9 Mai	306	4 Nov.	325	5 Jan.	315	12 Mai	208
6 Dec.	390	6 Febr.	285	4 Juni	308	3 Dec.	326	10 Febr.	312	6 Juni	208
1838.		3 Mrz.	316	13 Juli	305	1845.		4 Mrz.	308	4 Juli	210
		3 Apr.	315	6 Aug.	305			9 Apr.	310	4 Aug.	212
4 Jan.	400	5 Mai	315	1 Spt.	300	3 Jan.	333	1 Mai	306	5 Spt.	214
12 Febr.	370	9 Juni	322	4 Oct.	300	10 Febr.	326	2 Juni	300	3 Oct.	215
5 Mrz.	350	2 Juli	332	1 Nov.	304	11 Mrz.	328	7 Juli	280	1 Nov.	215
4 Apr.	311	21 Aug.	328	1 Dec.	309	1 Apr.	330			1 Dec.	216

Nürnberg-Fürth.

1850.		1851.		1852.		1853.		1854.		1855.	
15 Jan.	218	11 Jan.	225	27 Jan.	260	11 Jan.	270	2 Jan.	270		
		3 Febr.	228	5 Febr.	260	3 Febr.	260	3 Febr.	270		
2 Mrz.	220	13 Mrz.	233	19 Mrz.	260	9 Mrz.	260				
2 Apr.	222	8 Apr.	238	10 Apr.	260	1 Apr.	265				
2 Mai	220	2 Mai	238	6 Mai	265	11 Mai	260				
13 Juni	220	6 Juni	238	12 Juni	265	16 Juni	265				
22 Juli	220	4 Juli	238	12 Juli	265	7 Juli	265				
14 Aug.	220	2 Aug.	242	3 Aug.	265	20 Aug.	265				
3 Spt.	220	3 Spt.	245	8 Spt.	266	2 Spt.	270				
4 Oct.	224	3 Oct.	248	1 Oct.	266	1 Oct.	272				
2 Nov.	225			18 Nov.	268	8 Nov.	270				
2 Dec.	220	16 Dec.	250	8 Dec.	266	1 Dec.	270				

№ 36. Oberschlesische Bahn.

	1842.		1843.		1845.		1846.		1848.	
A	. . .	. .	4 Juli	114	3 Jan.	121½	1 Juli	109	3 Jan.	105½
B	. . .	. .	. . .	. .	3 =	111	1 =	99½	3 =	100½
A	. . .	. .	1 Aug.	113½	1 Febr.	121½	3 Aug.	108½	1 Febr.	102½
B	. . .	. .	. . .	. .	1 =	111¼	3 =	100	1 =	98½
A	. . .	. .	1 Spt.	113½	3 Mrz.	125	1 Spt.	107½	3 Mrz.	91
B	. . .	. .	. . .	. .	3 =	115½	1 =	100	3 =	82
A	. . .	. .	2 Oct.	111¼	1 Apr.	124	2 Oct.	105	17 Apr.	78
B	. . .	. .	. . .	. .	1 =	115¾	6 =	97½	17 =	72
A	. . .	. .	1 Nov.	110¼	2 Mai	118	2 Nov.	104½	3 Mai	65
B	. . .	. .	6 =	106	2 =	112½	2 =	94½	3 =	64
A	. . .	. .	1 Dec.	109½	3 Juni	117	4 Dec.	104½	2 Juni	69
B	25 Juni	90	1 =	105½	3 =	109⅞	4 =	94¾	2 =	69
A	2 Juli	90	**1844.**		1 Juli	115½	**1847.**		1 Juli	73
B	. . .	. .			1 =	108½			1 =	73
A	9 Aug.	87	2 Jan.	114¾	1 Aug.	116	2 Jan.	104	1 Aug.	85¼
B	. . .	. .	2 =	108	1 =	109¼	2 =	95½	1 =	85¼
A	1 Spt.	91½	1 Febr.	118½	1 Spt.	116	1 Febr.	106¼	1 Spt.	91¾
B	. . .	. .	1 =	115½	1 =	100½	1 =	97	1 =	91¾
A	4 Oct.	86	1 Mrz.	119½	1 Oct.	114½	1 Mrz.	105	2 Oct.	89
B	. . .	. .	1 =	114½	1 =	107¾	1 =	96	2 =	89
A	3 Nov.	89¾	4 Apr.	125½	6 Nov.	109½	1 Apr.	104¾	1 Nov.	88¾
B	. . .	. .	2 =	116¾	6 =	104¼	1 =	96	1 =	88¾
A	1 Dec.	90⅔	2 Mai	124¾	15 Dec.	108	1 Mai	103½	1 Dec.	91¾
B	. . .	. .	2 =	118½	1 =	102½	1 =	96	1 =	91¾
A	**1843.**		1 Juni	128¼	**1846.**		1 Juni	104	**1849.**	
B			1 =	121¾			1 =	98		
A	2 Jan.	91½	2 Juli	123	2 Jan.	108½	1 Juli	105½	2 Jan.	92¾
B	. . .	. .	2 =	115½	2 =	102	1 =	99¼	2 =	92¾
A	1 Febr.	96½	1 Aug.	116	6 Febr.	105	2 Aug.	107¼	1 Febr.	93¼
B	. . .	. .	1 =	108½	1 =	100	2 =	101	1 =	93¼
A	1 Mrz.	105½	3 Spt.	112	2 Mrz	100½	1 Spt.	107	1 Mrz.	92⅛
B	. . .	. .	3 =	107	2 =	98	1 =	100½	1 =	92⅛
A	1 Apr.	107	1 Oct.	114	1 Apr.	103	1 Oct.	106¼	1 Apr.	91½
B	. . .	. .	1 =	108	1 =	98	1 =	99	1 =	91½
A	1 Mai	107	1 Nov.	112	1 Mai	110	1 Nov.	106	1 Mai	92
B	. . .	. .	1 =	104½	1 =	103	1 =	99½	1 =	92
A	1 Juni	109	2 Dec.	117	2 Juni	111	1 Dec.	107¼	1 Juni	92¾
B	. . .	. .	2 =	108	2 =	101½	1 =	100¼	1 =	92¾

Oberschlesische Bahn.

	1849.		1850.		1852.		1853.		1854.	
A	2 Juli	98½	2 Nov.	115	2 Febr.	133	1 Juni	223		
B	2 =	98½	2 =	109	2 =	120	1 =	181		
A	1 Aug.	100	2 Dec.	106	1 Mrz.	136½	5 Juli	209½		
B	1 =	100	2 =	101	1 =	122	5 =	170		
A	1 Spt.	105	1851.		1 Apr.	153	1 Aug.	217½		
B	1 =	102			1 =	129½	1 =	180¼		
A	1 Oct.	106	2 Jan.	110½	1 Mai	156	1 Spt.	220	1855.	
B	1 =	102¼	7 =	106¾	1 =	139	1 =	183		
A	1 Nov.	106½	1 Febr.	112	1 Juni	153	1 Oct.	208½		
B	1 =	103½	1 =	106⅓	1 =	136	1 =	173½		
A	1 Dec.	109	1 Mrz.	117	1 Juli	168	1 Nov.	205½		
B	1 =	106	1 =	109	1 =	146	1 =	170½		
A	1850.		1 Apr.	117¾	3 Aug.	175½	1 Dec.	206		
B			1 =	109½	3 =	151½	1 =	172½		
A	2 Jan.	107¼	1 Mai	116½	2 Spt.	173	1854.			
B	2 =	104	1 =	110	2 =	148				
A	1 Febr.	107	2 Juni	123⅜	1 Oct.	171½	2 Jan.	200½		
B	2 =	105	2 =	112¾	1 =	148	2 =	169		
A	1 Mrz.	104¼	1 Juli	133	1 Nov.	172	1 Febr.	179		
B	12 =	104	2 =	121	1 =	147½	1 =	152½		
A	2 Apr.	103¼	1 Aug.	136¾	1 Dec.	185				
B	5 =	102½	1 =	124	1 =	156				
A	1 Mai	104¾	1 Spt.	135¾	1853.					
B	1 =	103	1 =	123						
A	1 Juni	103¾	1 Oct.	134½	3 Jan.	190				
B	1 =	101¾	1 =	122¼	3 =	159¼				
A	1 Juli	105¾	1 Nov.	129	2 Febr.	195				
B	1 =	103½	1 =	119	2 =	159½				
A	1 Aug.	107½	1 Dec.	133½	1 Mrz.	217¼				
B	1 =	104¼	1 =	122½	1 =	180½				
A	2 Spt.	108½	1852.		1 Apr.	226½				
B	2 =	105¼			1 =	186½				
A	1 Oct.	107¾	3 Jan.	138	2 Mai	230				
B	1 =	105	3 =	125½	2 =	187½				

№ 37. Pfälzische Ludwigsbahn.

1844.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
		1 Jan.	106	1 Jan.	86¾	1 Jan.	85¼	1 Jan.	88	2 Jan.	119½
		1 Febr.	105⅛	1 Febr.	86¾	1 Febr.	84⅞	2 Febr.	88	1 Febr.	113⅛
		1 Mrz.	101¼	Mrz.	—	2 Mrz.	81¾	1 Mrz.	90½		
		1 Apr.	101½	13 Apr.	43	1 Apr.	78½	1 Apr.	95		
		1 Mai	102½	2 Mai	56½	1 Mai	80½	3 Mai	96⅜		
6 Juni	110¾	2 Juni	100⅞	2 Juni	51½	1 Juni	79⅞	1 Juni	96		
1 Juli	109¾	1 Juli	100	1 Juli	53⅜	2 Juli	81	1 Juli	95½		
1 Aug.	109¼	1 Aug.	97⅞	1 Aug.	64¼	1 Aug.	81⅛	1 Aug.	95⅛		
2 Spt.	108⅛	1 Spt.	95⅛	1 Spt.	70⅜	1 Spt.	79¾	1 Spt.	96		
1 Oct.	108	2 Oct.	91	1 Oct.	68½	1 Oct.	78⅞	1 Oct.	95½		
1 Nov.	106⅝	1 Nov.	92⅛	1 Nov.	67¾	1 Nov.	77⅞	1 Nov.	94¾		
1 Dec.	106⅞	1 Dec.	92	1 Dec.	64¼	1 Dec.	73⅞	1 Dec.	100⅝		
1845.		**1847.**		**1849.**		**1851.**		**1853.**		**1855.**	
1 Jan.	108	1 Jan.	95	2 Jan.	68	1 Jan.	77½	1 Jan.	99¼		
1 Febr.	107⅞	1 Febr.	94⅞	1 Febr.	70½	1 Febr.	80	2 Febr.	100½		
1 Mrz.	111⅛	1 Mrz.	94⅝	1 Mrz.	74¼	1 Mrz.	81⅝	1 Mrz.	104		
1 Apr.	112⅞	1 Apr.	92⅛	2 Apr.	72¾	1 Apr.	82⅞	1 Apr.	122¾		
2 Mai	110⅝	1 Mai	91⅛	1 Mai	72	1 Mai	81¾	2 Mai	122		
1 Juni	109⅛	1 Juni	93¾	1 Juni	66½	3 Juni	82¼	1 Juni	126¼		
1 Juli	109⅛	1 Juli	94⅜	1 Juli	74¼	1 Juli	86⅝	1 Juli	125⅜		
1 Aug.	109⅞	1 Aug.	93½	1 Aug.	74⅝	1 Aug.	87⅛	1 Aug.	126⅛		
1 Spt.	109¼	1 Spt.	91¾	1 Spt.	82½	1 Spt.	86½	1 Spt.	126		
1 Oct.	107¼	1 Oct.	90½	2 Oct.	82⅝	1 Oct.	84¼	1 Oct.	122⅝		
1 Nov.	107¼	1 Nov.	90	1 Nov.	85⅜	1 Nov.	84⅞	1 Nov.	117¾		
1 Dec.	105⅞	1 Dec.	89¼	1 Dec.	84⅜	1 Dec.	84⅞	1 Dec.	119½		

№ 38. Prinz Wilhelmsbahn.

1844.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
		3 Jan.	99	3 Jan.	70	Jan.	—	5 Jan.	33¾	2 Jan.	34
		3 Febr.	95½	1 Febr.	62	Febr.	—	4 Febr.	37¾	1 Febr.	31
		2 Mrz.	93	4 Mrz.	54	Mrz.	—	1 Mrz.	43		
		1 Apr.	79	Apr.	—	Apr.	—	1 Apr.	45¼		
		1 Mai	92	5 Mai	31	Mai	—	1 Mai	54½		
		2 Juni	91	5 Juni	31	21 Juni	33	1 Juni	54¼		
		20 Juli	87½	10 Juli	33	11 Juli	32½	1 Juli	47½		
		1 Aug.	85½	1 Aug.	32	8 Aug.	32½	3 Aug.	47½		
16 Spt.	107½	3 Spt.	82	1 Spt.	36	9 Spt.	38⅞	2 Spt.	46		
1 Oct.	106½	8 Oct.	77	3 Oct.	31	29 Oct.	38½	13 Oct.	40		
1 Nov.	102	2 Nov.	77¾	1 Nov.	31	Nov.	—	1 Nov.	39		
2 Dec.	101	1 Dec.	78	1 Dec.	31	20 Dec.	31	1 Dec.	39½		
1845.		**1847.**		**1849.**		**1851.**		**1853.**		**1855.**	
3 Jan.	103¼	2 Jan.	82½	4 Jan.	30½	13 Jan.	35¼	3 Jan.	47½		
3 Febr.	105⅜	1 Febr.	82½	6 Febr.	36	4 Febr.	37	4 Febr.	47¼		
3 Mrz.	111	1 Mrz.	83	Mrz.	—	Mrz.	—	2 Mrz.	48		
1 Apr.	109	1 Apr.	79¾	Apr.	—	Apr.	—	4 Apr.	46½		
3 Mai	106¾	1 Mai	79	Mai	—	Mai	—	2 Mai	46⅞		
3 Juni	104	1 Juni	81¼	Juni	—	Juni	—	1 Juni	46½		
1 Juli	104¼	1 Juli	80	2 Juli	36	21 Juli	33	4 Juli	40		
1 Aug.	104½	2 Aug.	77½	Aug.	—	19 Aug.	34¾	3 Aug.	35		
1 Spt.	104¼	1 Spt.	77½	5 Spt.	36½	Spt.	—	8 Spt.	40		
1 Oct.	103½	12 Oct.	76	15 Oct.	35½	Oct.	—	1 Oct.	35		
1 Nov.	101¼	1 Nov.	75¼	3 Nov.	35½	Nov.	—	19 Nov.	34		
1 Dec.	104	1 Dec.	73½	8 Dec.	30	20 Dec.	29	3 Dec.	34½		

№ 39. Rendsburg-Neumünster.

1845.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
		1 Dec.	93	1 Spt.	88	Juni	—	2 Mrz.	120	Jan.	—
4 Febr.	108	1847.		3 Oct.	88	Juli	—	2 Apr.	120	Febr.	—
4 Mrz.	109			1 Nov.	88	Aug.	—	4 Mai	120		
1 Apr.	110	1 Jan.	98½	1 Dec.	88	Spt.	—	1 Juni	128		
2 Mai	106	2 Febr.	98	1849.		25 Oct.	140	2 Juli	128		
3 Juni	104	4 Mrz.	99			4 Nov.	140	2 Aug.	128		
1 Juli	100	1 Apr.	98½	5 Jan.	90	Dec.	—	2 Spt.	128		
1 Aug.	99	4 Mai	98	2 Febr.	90	1851.		1 Oct.	128		
2 Spt.	101	1 Juni	98½	2 Mrz.	90			2 Nov.	128		
3 Oct.	103	2 Juli	97	2 Apr.	90	Jan.	—	3 Dec.	129		
4 Nov.	103½	3 Aug.	96	1 Mai	110	Febr.	—	1853.			
2 Dec.	101	3 Spt.	97	1 Juni	110	Mrz.	—				
1846.		1 Oct.	96	2 Juli	110	Apr.	—	3 Jan.	129	1855.	
		2 Nov.	96	4 Aug.	110	Mai	—	3 Febr.	129		
2 Jan.	103½	3 Dec.	96	4 Spt.	110	13 Juni	135	Mrz.	—		
3 Febr.	102½	1848.		2 Oct.	110	1 Juli	135	9 Apr.	129		
3 Mrz.	103			2 Nov.	110	1 Aug.	135	3 Mai	126		
3 Apr.	101	1 Jan.	90	3 Dec.	112	1 Spt.	138	6 Juni	120		
1 Mai	102	1 Febr.	85	1850.		2 Oct.	136	1 Juli	122		
2 Juni	101	Mrz.	—			2 Nov.	136	1 Aug.	122		
3 Juli	100	Apr.	—	3 Jan.	116	2 Dec.	136	2 Spt.	122		
7 Aug.	100	Mai	—	Febr.	—	1852.		Oct.	—		
4 Spt.	98	Juni	—	Mrz.	—			Nov.	—		
2 Oct.	96	Juli	—	Apr.	—	6 Jan.	120	Dec.	—		
3 Nov.	95	29 Aug.	88	Mai	—	3 Febr.	120				

№ 40. Rheinische Bahn.

1837.		1840.		1842.		1845.		1847.		1850.	
. .	.	Jan.	—	1 Spt.	91	3 Mrz.	96	1 Nov.	82	1 Mai	41¼
		Febr.	—	1 Oct.	87	1 Apr.	102½	1 Dec.	83¾	3 Juni	40
		6 Mrz.	86	1 Nov.	78¾	2 Mai	98	**1848.**		1 Juli	41
		2 Apr.	85	1 Dec.	82	3 Juni	96½			1 Aug.	41½
		Mai	—	**1843.**		1 Juli	97⅝	3 Jan.	84	2 Spt.	43
		3 Juni	88			1 Aug.	99¾	1 Febr.	83¾	1 Oct.	46½
25 Nov.	117½	1 Juli	91	2 Jan.	81¾	1 Spt.	97¼	1 Mrz.	55	2 Nov.	64
2 Dec.	116½	1 Aug.	92¼	1 Febr.	84	1 Oct.	95½	2 Apr.	49	2 Dec.	56½
1838.		1 Spt.	91½	1 Mrz.	81	1 Nov.	101¾	2 Mai	46	**1851.**	
		6 Oct.	85½	1 Apr.	78	1 Dec.	85	2 Juni	47½		
9 Jan.	110	5 Nov.	86¾	1 Mai	75	**1846.**		1 Juli	46	2 Jan.	61¼
1 Febr.	110½	1 Dec.	87½	1 Juni	71¾			1 Aug.	53½	1 Febr.	65
3 Mrz.	110	**1841.**		4 Juli	75¼	2 Jan.	88	1 Spt.	56	1 Mrz.	66
7 Apr.	109			1 Aug.	79¼	2 Febr.	87¼	2 Oct.	53	1 Apr.	67½
1 Mai	110	12 Jan.	89¼	1 Spt.	78	2 Mrz.	87	1 Nov.	52	1 Mai	64½
2 Juni	107	6 Febr.	91¾	2 Oct.	73½	1 Apr.	90	1 Dec.	51¾	2 Juni	62½
6 Juli	105½	9 Mrz.	91½	1 Nov.	73	1 Mai	98½	**1849.**		1 Juli	64
21 Aug.	100	1 Apr.	91½	1 Dec.	68½	2 Juni	94			1 Aug.	69
1 Spt.	100	18 Mai	97½	**1844.**		1 Juli	92	2 Jan.	53	1 Spt.	67⅝
9 Oct.	97	1 Juni	96⅞			1 Aug.	92	1 Febr.	51	1 Oct.	64½
14 Nov.	96	1 Juli	97¼	2 Jan.	72¾	1 Spt.	90¼	1 Mrz.	49½	1 Nov.	60¾
7 Dec.	96	1 Aug.	96¾	1 Febr.	79½	1 Oct.	81	2 Apr.	48	1 Dec.	62
1839.		1 Spt.	97⅝	1 Mrz.	83	2 Nov.	83¾	1 Mai	40	**1852.**	
		1 Oct.	94¾	2 Apr.	89½	1 Dec.	84	1 Juni	45		
5 Jan.	90	1 Nov.	93	2 Mai	90	**1847.**		2 Juli	46½	3 Jan.	71
4 Febr.	89	1 Dec.	93½	1 Juni	90			1 Aug.	45½	2 Febr.	66
Mrz.	—	**1842.**		3 Juli	87	2 Jan.	85¼	1 Spt.	50½	1 Mrz.	69
20 Apr.	86½			1 Aug.	78	1 Febr.	86¼	3 Oct.	49¼	1 Apr.	83
Mai	—	3 Jan.	95	3 Spt.	78	1 Mrz.	86	1 Nov.	48¾	1 Mai	86
Juni	—	1 Febr.	96⅞	1 Oct.	78½	1 Apr.	86	1 Dec.	47	1 Juni	86¼
Juli	—	1 Mrz.	97¼	1 Nov.	76½	1 Mai	84½	**1850.**		1 Juli	84½
Aug.	—	1 Apr.	97	2 Dec.	79¾	1 Juni	85¼			3 Aug.	85½
Spt.	—	2 Mai	97	**1845.**		1 Juli	85¾	2 Jan.	47	2 Spt.	84
Oct.	—	2 Juni	93½			2 Aug.	86¾	1 Febr.	46	1 Oct.	80
Nov.	—	1 Juli	95	3 Jan.	89	1 Spt.	85¾	1 Mrz.	43¼	1 Nov.	84½
Dec.	—	1 Aug.	93¾	1 Febr.	94½	1 Oct.	83½	2 Apr.	42	1 Dec.	88

Rheinische Bahn.

1853.		1853.		1854.		1854.		1855.		1855.	
3 Jan.	89½	2 Juli	83	2 Jan.	77¼						
2 Febr.	84¼	1 Aug.	83	1 Febr.	67						
1 Mrz.	86¼	1 Spt.	84¾								
1 Apr.	91	1 Oct.	80½								
2 Mai	88¼	1 Nov.	76								
1 Juni	87¾	1 Dec.	77								

№ 41. Ruhrort-Crefeld-Gladbach.

1849.		1850.		1851.		1852.		1853.		1854.	
		7 Mrz.	82	8 Mai	80⅜	1 Juli	89¾	1 Spt.	94½		
		Apr.	—	2 Juni	80	3 Aug.	91¾	6 Oct.	94		
		Mai	—	1 Juli	83	2 Spt.	92¼	2 Nov.	92½	1855.	
		Juni	—	1 Aug.	84½	1 Oct.	92	2 Dec.	90		
		Juli	—	19 Spt.	84	1 Nov.	91⅞	1854.			
		Aug.	—	1 Oct.	84¼	1 Dec.	91¼				
		Spt.	—	Nov.	—	1853.		2 Jan.	88½		
		Oct.	—	9 Dec.	81			15 Febr.	84		
		Nov.	—	1852.		3 Jan.	93				
		17 Dec.	80			2 Febr.	92½				
		1851.		3 Jan.	83	1 Mrz.	92½				
10 Dec.	70			3 Febr.	83½	1 Apr.	93¾				
1850.		2 Jan.	79	16 Mrz.	83¾	2 Mai	94¼				
		1 Febr.	79½	2 Apr.	84	1 Juni	94¼				
15 Jan.	70	1 Mrz.	80½	1 Mai	86¾	2 Juli	93½				
Febr.	—	1 Apr.	81	3 Juni	86½	1 Aug.	94⅞				

№ 42. Sächsisch-Bayerische Bahn.

1841.		1843.		1846.		1848.		1851.		1853.	
		3 Juli	100	2 Jan.	90½	1 Juli	71½	3 Jan.	84⅞	1 Juli	91¼
		4 Aug.	99½	2 Febr.	89	2 Aug.	75	1 Febr.	83	1 Aug.	91
		1 Spt.	99¾	2 Mrz.	87½	1 Spt.	74¾	1 Mrz.	83	2 Spt.	91⅛
		2 Oct.	99	3 Apr.	86	2 Oct.	74	1 Apr.	83⅛	3 Oct.	91
		3 Nov.	98⅜	1 Mai	89	1 Nov.	75¼	1 Mai	83	2 Nov.	90
		1 Dec.	94½	2 Juni	88	1 Dec.	76⅛	1 Juni	85	2 Dec.	89¼
2 Juli	99	**1844.**		3 Juli	84	**1849.**		1 Juli	85	**1854.**	
2 Aug.	98			3 Aug.	84¼			1 Aug.	86¼		
3 Spt.	98¾	3 Jan.	95½	1 Spt.	82¾	2 Jan.	78¼	1 Spt.	87¼	2 Jan.	88½
1 Oct.	98½	1 Febr.	102¾	2 Oct.	76	2 Febr.	78½	1 Oct.	86¼	1 Febr.	87¾
1 Nov.	97½	1 Mrz.	103¼	2 Nov.	78½	2 Mrz.	78⅝	3 Nov.	87	1 Mrz.	83
3 Dec.	97¼	4 Apr.	109	4 Dec.	81½	2 Apr.	77	1 Dec.	87⅜		
1842.		1 Mai	110½	**1847.**		1 Mai	78¼	**1852.**			
		1 Juni	119¾			1 Juni	77½				
3 Jan.	97⅛	1 Juli	110¼	4 Jan.	84¼	2 Juli	80½	2 Jan.	87⅛		
4 Febr.	97⅛	1 Aug.	110½	1 Febr.	84¼	1 Aug.	81½	2 Febr.	88½		
4 Mrz.	97⅛	3 Spt.	100¼	1 Mrz.	89¼	3 Spt.	83½	1 Mrz.	89⅝		
1 Apr.	98	4 Oct.	102	1 Apr.	86¼	1 Oct.	87¾	2 Apr.	90¼		
2 Mai	98	1 Nov.	97	3 Mai	85½	2 Nov.	88¼	3 Mai	90¼		
3 Juni	98½	2 Dec.	95	4 Juni	87½	1 Dec.	87	2 Juni	91¼		
1 Juli	98⅝	**1845.**		2 Juli	87	**1850.**		2 Juli	91	**1855.**	
1 Aug.	99⅛			2 Aug.	88¾			1 Aug.	91⅜		
2 Spt.	99¼	3 Jan.	97	3 Spt.	88½	2 Jan.	86	1 Spt.	91¾		
3 Oct.	99	3 Febr.	97¾	1 Oct.	87¾	1 Febr.	86⅝	1 Oct.	91¾		
1 Nov.	99¼	3 Mrz.	103½	1 Nov.	89¾	4 Mrz.	86½	1 Nov.	91½		
2 Dec.	99⅛	4 Apr.	102¾	3 Dec.	90	2 Apr.	85¾	1 Dec.	91½		
1843.		2 Mai	99½	**1848.**		1 Mai	87	**1853.**			
		2 Juni	96			3 Juni	86				
2 Jan.	98½	4 Juli	93½	3 Jan.	89¾	1 Juli	86¼	3 Jan.	91½		
3 Febr.	97½	1 Aug.	96½	2 Febr.	90	2 Aug.	87	2 Febr.	91½		
3 Mrz.	98¾	1 Spt.	96½	1 Mrz.	86	2 Spt.	86¾	2 Mrz.	91⅝		
3 Apr.	98⅝	3 Oct.	94½	3 Apr.	78	2 Oct.	86½	1 Apr.	91¾		
1 Mai	98½	3 Nov.	93	1 Mai	75	1 Nov.	86¼	2 Mai	91¾		
2 Juni	97¾	1 Dec.	91	2 Juni	70	2 Dec.	83	1 Juni	92		

№ 43. Sächsisch-Schlesische Bahn.

1843.		1845.		1847.		1849.		1851.		1853.	
		3 Mrz.	116	3 Mai	100	2 Juli	78¼	1 Spt.	100	2 Nov.	102¼
		4 Apr.	117½	4 Juni	100¼	1 Aug.	78½	1 Oct.	99⅝	2 Dec.	101⅞
		2 Mai	113½	2 Juli	100¼	3 Spt.	82¼	3 Nov.	100⅛	**1854.**	
		2 Juni	111	3 Aug.	103¼	1 Oct.	90½	1 Dec.	100¼		
		4 Juli	110	3 Spt.	102½	1 Nov.	90¼	**1852.**		2 Jan.	101¾
		1 Aug.	111	1 Oct.	100¾	1 Dec.	90¾			1 Febr.	101⅝
		1 Spt.	110½	1 Nov.	100¼	**1850.**		2 Jan.	100¼	1 Mrz.	99¼
		3 Oct.	109	3 Dec.	100			2 Febr.	100¾		
		3 Nov.	107¼	**1848.**		2 Jan.	90¼	1 Mrz.	101¼		
		1 Dec.	105¼			1 Febr.	94¾	2 Apr.	102½		
4 Nov.	105	**1846.**		3 Jan.	97½	4 Mrz.	94	3 Mai	102¼		
1 Dec.	103½			2 Febr.	91	2 Apr.	93	2 Juni	102		
1844.		2 Jan.	105¾	6 Mrz.	80	1 Mai	94½	2 Juli	101⅞		
		2 Febr.	105¼	3 Apr.	69	3 Juni	93	1 Aug.	102⅛		
3 Jan.	104	2 Mrz.	103¾	1 Mai	61	1 Juli	93	1 Spt.	102		
1 Febr.	109¼	3 Apr.	100¼	2 Juni	58½	2 Aug.	94¼	1 Oct.	101⅝		
1 Mrz.	111	1 Mai	101½	2 Juli	62	2 Spt.	93½	1 Nov.	101⅝	**1855.**	
4 Apr.	116	2 Juni	101¼	2 Aug.	73	2 Oct.	93	1 Dec.	101¾		
1 Mai	119¼	3 Juli	101	1 Spt.	74½	1 Nov.	96	**1853.**			
1 Juni	125	3 Aug.	100¼	2 Oct.	73¾	1 Dec.	90½				
1 Juli	116½	4 Spt.	99¼	1 Nov.	73½	**1851.**		3 Jan.	102		
1 Aug.	104¼	2 Oct.	95	1 Dec.	73			2 Febr.	102⅜		
3 Spt.	109½	2 Nov.	98	**1849.**		3 Jan.	94¾	2 Mrz.	102¾		
4 Oct.	109½	4 Dec.	98			1 Febr.	92¼	1 Apr.	102⅞		
1 Nov.	106¾	**1847.**		2 Jan.	76½	1 Mrz.	93½	2 Mai	103		
2 Dec.	107⅛			2 Febr.	75¾	1 Apr.	93¼	1 Juni	103⅜		
1845.		4 Jan.	103¾	2 Mrz.	74½	1 Mai	94¾	1 Juli	103		
		1 Febr.	103	2 Apr.	73	1 Juni	95¾	1 Aug.	102¾		
3 Jan.	108¼	1 Mrz.	103	2 Mai	74	1 Juli	98½	2 Spt.	102⅞		
3 Febr.	111¼	1 Apr.	100¾	1 Juni	72½	1 Aug.	99⅝	3 Oct.	102¾		

№ 44. Stargard-Posen.

1845.		1847.		1849.		1850.		1852.		1854.	
		1 Mrz.	86½	2 Jan.	70¾	2 Nov.	82⅓	1 Juli	90¾		
		1 Apr.	85	1 Febr.	69¼	2 Dec.	73½	3 Aug.	93⅞		
		1 Mai	82¾	1 Mrz.	70	**1851.**		2 Spt.	93½		
7 Oct.	99¼	1 Juni	84	2 Apr.	70½			1 Oct.	93		
3 Nov.	99	1 Juli	84¼	1 Mai	71¼	2 Jan.	80½	1 Nov.	91⅝		
27 Dec.	97	2 Aug.	85	2 Juni	70½	1 Febr.	81½	1 Dec.	91⅞		
1846.		1 Spt.	84¾	2 Juli	75½	1 Mrz.	82	**1853.**			
		1 Oct.	82	1 Aug.	77¾	1 Apr.	81⅞				
5 Jan.	95½	1 Nov.	81½	1 Spt.	83	1 Mai	81½	3 Jan.	93		
3 Febr.	95½	1 Dec.	82½	1 Oct.	84½	2 Juni	83⅛	2 Febr.	92½		
2 Mrz.	95	**1848.**		1 Nov.	84¾	1 Juli	85½	1 Mrz.	92½	**1855.**	
23 Apr.	90			1 Dec.	84½	1 Aug.	88	1 Apr.	93¾		
1 Mai	94	3 Jan.	81	**1850.**		1 Spt.	89	2 Mai	94¼		
2 Juni	93½	1 Febr.	81			1 Oct.	86⅞	1 Juni	94¼		
1 Juli	93½	1 Mrz.	65	2 Jan.	85	1 Nov.	86	2 Juli	93½		
1 Aug.	91	1 Apr.	44	1 Febr.	85⅜	1 Dec.	85½	1 Aug.	94⅞		
Spt.	—	2 Mai	49½	1 Mrz.	83½	**1852.**		1 Spt.	94¼		
Oct.	—	2 Juni	50	2 Apr.	82			1 Oct.	93		
Nov.	—	1 Juli	54¾	1 Mai	83⅙	3 Jan.	86½	1 Nov.	90¼		
9 Dec.	85	1 Aug.	64¼	1 Juni	82	2 Febr.	86¾	1 Dec.	89		
1847.		1 Spt.	68¾	1 Juli	83	1 Mrz.	86¾	**1854.**			
		2 Oct.	66	1 Aug.	82½	1 Apr.	87½				
2 Jan.	87½	1 Nov.	66½	2 Spt.	82½	1 Mai	88	2 Jan.	90⅞		
1 Febr.	87½	1 Dec.	68½	1 Oct.	81¼	1 Juni	87⅙	1 Febr.	86		

№ 45. Taunusbahn.

Bis Septbr. 1838 Agio auf 250 Fl., später incl. 250 Fl.

1837.	
20 Oct.	139
3 Nov.	127
1 Dec.	108

1838.	
1 Jan.	110
1 Febr.	123
1 Mrz.	117½
1 Apr.	109½
1 Mai	109
1 Juni	84
1 Juli	60
1 Aug.	42¾
1 Spt.	33
1 Oct.	277
1 Nov.	263
2 Dec.	265

1839.	
2 Jan.	257¼
1 Febr.	264¾
1 Mrz.	275¾
1 Apr.	281
1 Mai	292½
1 Juni	287
1 Juli	280½
1 Aug.	279
1 Spt.	268¼
1 Oct.	261½
1 Nov.	259½
1 Dec.	270

1840.	
1 Jan.	282½
1 Febr.	303¼
1 Mrz.	316½
1 Apr.	342½
1 Mai	354½
1 Juni	339½
1 Juli	330½
1 Aug.	335
1 Spt.	316
1 Oct.	300½
1 Nov.	318
1 Dec.	328¼

1841.	
1 Jan.	334
1 Febr.	337¾
1 Mrz.	350¼
1 Apr.	363¾
1 Mai	354½
1 Juni	380
1 Juli	372¾
1 Aug.	365¼
1 Spt.	369¾
1 Oct.	373¼
1 Nov.	367½
1 Dec.	376¾

1842.	
2 Jan.	380¾
1 Febr.	378¾
1 Mrz.	389¼
1 Apr.	388
1 Mai	389½
1 Juni	383
1 Juli	379½
1 Aug.	381¾
1 Spt.	380
1 Oct.	380
1 Nov.	387
1 Dec.	383¾

1843.	
1 Jan.	382¾
1 Febr.	388¼
1 Mrz.	392
1 Apr.	378¾
1 Mai	369¼
1 Juni	346¼
1 Juli	341½
1 Aug.	343½
1 Spt.	346
1 Oct.	347½
1 Nov.	345¾
1 Dec.	349¼

1844.	
1 Jan.	362½
1 Febr.	366¼
2 Mrz.	375¾
1 Apr.	366½
1 Mai	376½
1 Juni	372
1 Juli	366¾
1 Aug.	370
2 Spt.	372¼
1 Oct.	372½
1 Nov.	372½
1 Dec.	378½

1845.	
1 Jan.	388½
1 Febr.	388
1 Mrz.	392½
1 Apr.	386¼
1 Mai	386½
1 Juni	372¾
1 Juli	370
1 Aug.	377½
1 Spt.	377¼
1 Oct.	368
1 Nov.	373½
1 Dec.	375½

1846.	
1 Jan.	377¾
1 Febr.	379
1 Mrz.	378
1 Apr.	361
1 Mai	361
2 Juni	358½
1 Juli	353½
1 Aug.	352
1 Spt.	349
1 Oct.	344¾
1 Nov.	352½
1 Dec.	361½

1847.	
1 Jan.	373¾
1 Febr.	379
1 Mrz.	374½
1 Apr.	358¼
1 Mai	359
1 Juni	360¾
1 Juli	358½
1 Aug.	350
1 Spt.	350½
1 Oct.	349
1 Nov.	347
1 Dec.	350½

1848.	
1 Jan.	355
1 Febr.	356
21 Mrz.	285
1 Apr.	255
2 Mai	273
1 Juni	258
1 Juli	259
1 Aug.	270
1 Spt.	278
1 Oct.	273
1 Nov.	269
1 Dec.	265

1849.	
2 Jan.	269
1 Febr.	279
1 Mrz.	285
2 Apr.	275
1 Mai	285
1 Juni	271
1 Juli	296
1 Aug.	288
1 Spt.	296
2 Oct.	302
1 Nov.	295
1 Dec.	294

1850.	
1 Jan.	299
1 Febr.	306
2 Mrz.	299
1 Apr.	283
1 Mai	280
1 Juni	283
2 Juli	291
1 Aug.	292
1 Spt.	306
1 Oct.	305
1 Nov.	303
1 Dec.	292

1851.	
1 Jan.	306
1 Febr.	300
1 Mrz.	305
1 Apr.	304
1 Mai	291½
2 Juni	294
1 Juli	300
1 Aug.	299
1 Spt.	297
1 Oct.	293
1 Nov.	291
1 Dec.	291

1852.	
1 Jan.	302
2 Febr.	303
1 Mrz.	305
1 Apr.	308
3 Mai	303
1 Juni	303
1 Juli	304
1 Aug.	302
1 Spt.	300
1 Oct.	300
1 Nov.	301
1 Dec.	302

Taunusbahn.

1853.		1853.		1854.		1854.		1855.		1855.	
3 Jan.	312	1 Juli	301	2 Jan.	304						
2 Febr.	313	1 Aug.	304	1 Febr.	303						
1 Mrz.	314	1 Spt.	305								
1 Apr.	322	1 Oct.	304								
2 Mai	304	1 Nov.	299								
1 Juni	304	1 Dec.	301								

№ 46. Thüringische Bahn.

1844.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
		2 Jan.	101¼	3 Jan.	86	2 Jan.	66	3 Jan.	76½	2 Jan.	106¾
		2 Febr.	98	1 Febr.	78	1 Febr.	68	2 Febr.	75½	1 Febr.	99¼
		2 Mrz.	95½	1 Mrz.	60	1 Mrz.	64¾	1 Mrz.	75¼		
		1 Apr.	93½	1 Apr.	46	2 Apr.	65	1 Apr.	78⅝		
		1 Mai	98	2 Mai	47½	1 Mai	65	1 Mai	83		
27 Juni	116	2 Juni	97½	2 Juni	44½	1 Juni	61½	1 Juni	88½		
2 Juli	116½	1 Juli	95	1 Juli	45½	1 Juli	65½	1 Juli	89¾		
1 Aug.	110	1 Aug.	93⅞	1 Aug.	50¼	1 Aug.	64	3 Aug.	94⅞		
5 Spt.	107¾	1 Spt.	92¾	1 Spt.	53½	2 Spt.	64¾	2 Spt.	95		
2 Oct.	110	1 Oct.	88	2 Oct.	51	1 Oct.	63½	1 Oct.	92		
2 Nov.	103¼	2 Nov.	88½	1 Nov.	50¾	2 Nov.	63¼	1 Nov.	90½		
9 Dec.	104	1 Dec.	89	1 Dec.	50½	3 Dec.	60	1 Dec.	92½		
1845.		**1847.**		**1849.**		**1851.**		**1853.**		**1855.**	
3 Jan.	107½	2 Jan.	97½	2 Jan.	51	2 Jan.	63	3 Jan.	95		
3 Febr.	108	1 Febr.	97¼	1 Febr.	50¼	1 Febr.	64¾	2 Febr.	96¾		
3 Mrz.	115¼	1 Mrz.	97	1 Mrz.	49½	1 Mrz.	68⅞	1 Mrz.	99¼		
1 Apr.	113¾	1 Apr.	96½	2 Apr.	49	1 Apr.	71¾	1 Apr.	107⅜		
2 Mai	110¾	1 Mai	94	1 Mai	49½	1 Mai	69	2 Mai	108¼		
3 Juni	108¾	1 Juni	94¼	1 Juni	49¼	2 Juni	68¾	1 Juni	113¾		
1 Juli	108½	1 Juli	94¾	2 Juli	56	1 Juli	69¼	2 Juli	110¼		
1 Aug.	109	2 Aug.	97⅜	1 Aug.	55¾	1 Aug.	78¼	1 Aug.	112¼		
1 Spt.	108½	1 Spt.	94¾	1 Spt.	62½	1 Spt.	77⅞	1 Spt.	111⅝		
1 Oct.	106¾	1 Oct.	92	1 Oct.	65½	1 Oct.	77	1 Oct.	109		
1 Nov.	104¼	1 Nov.	91¼	1 Nov.	69	1 Nov.	74¼	1 Nov.	107⅝		
1 Dec.	101½	1 Dec.	90⅞	1 Dec.	67¼	1 Dec.	73⅝	1 Dec.	107½		

№ 47. Wien-Raab (früher Wien-Gloggnitz).

1838.		1840.		1843.		1845.		1848.		1850.	
		4 Juli	110	3 Jan.	91½	2 Juli	146½	3 Jan.	109	1 Juli	115
		1 Aug.	108	1 Febr.	92½	1 Aug.	158	1 Febr.	106	2 Aug.	120
22 Mrz.	109¼	1 Spt.	102¼	1 Mrz.	92⅞	2 Spt.	155	1 Mrz.	100	2 Spt.	118
3 Apr.	109	1 Oct.	97	3 Apr.	97½	1 Oct.	135	1 Apr.	58	1 Oct.	117½
2 Mai	108⅛	1 Nov.	93½	1 Mai	95¾	3 Nov.	130½	1 Mai	73	2 Nov.	115
6 Juni	106⅛	1 Dec.	91	1 Juni	99¾	1 Dec.	129¾	2 Juni	84	2 Dec.	128
2 Juli	106⅞	**1841.**		1 Juli	98⅛	**1846.**		1 Juli	90	**1851.**	
4 Aug.	106			1 Aug.	97⅛			1 Aug.	96		
1 Spt.	105⅞	2 Jan.	90	1 Spt.	102⅝	2 Jan.	141¼	1 Spt.	97	3 Jan.	125
1 Oct.	103¾	4 Febr.	92 7/16	2 Oct.	102¾	3 Febr.	143¼	1 Oct.	94	1 Febr.	127
2 Nov.	102¼	1 Mrz.	90¾	2 Nov.	103⅝	3 Mrz.	136¾	1 Nov.	94	1 Mrz.	131½
3 Dec.	105¼	1 Apr.	86⅞	1 Dec.	106¾	1 Apr.	138½	1 Dec.	94	1 Apr.	138
1839.		1 Mai	79¼	**1844.**		2 Mai	138	**1849.**		1 Mai	131¾
		1 Juni	82¼			1 Juni	138¼			2 Juni	131
2 Jan.	104⅜	1 Juli	81½	2 Jan.	108¾	1 Juli	133¼	3 Jan.	98	1 Juli	136½
1 Febr.	106⅛	2 Aug.	74⅝	1 Febr.	113	1 Aug.	133	1 Febr.	97	1 Aug.	139½
1 Mrz.	107⅜	1 Spt.	79 13/16	1 Mrz.	110¼	2 Spt.	130¾	1 Mrz.	95	1 Spt.	138
4 Apr.	107	1 Oct.	76⅞	1 Apr.	111¼	1 Oct.	128	2 Apr.	93	3 Oct.	132
1 Mai	106¾	2 Nov.	73¼	1 Mai	116¼	2 Nov.	123	1 Mai	92½	3 Nov.	134
1 Juni	105¾	1 Dec.	81¼	1 Juni	115¼	1 Dec.	129	4 Juni	98½	1 Dec.	135
2 Juli	105	**1842.**		1 Juli	111⅛	**1847.**		2 Juli	105	**1852.**	
7 Aug.	104¼			1 Aug.	113¼			2 Aug.	107½		
2 Spt.	103⅜	3 Jan.	83¼	3 Spt.	108¼	2 Jan.	129	3 Spt.	110	2 Jan.	141
1 Oct.	106½	1 Febr.	86½	1 Oct.	115½	1 Febr.	123½	1 Oct.	110	3 Febr.	141½
2 Nov.	107⅜	1 Mrz.	83½	2 Nov.	119¼	1 Mrz.	120½	3 Nov.	108	2 Mrz.	136
2 Dec.	107¼	2 Apr.	84	2 Dec.	119¾	1 Apr.	120½	1 Dec.	109	1 Apr.	139¼
1840.		2 Mai	88	**1845.**		1 Mai	123¼	**1850.**		1 Mai	138
		1 Juni	85			1 Juni	123¾			1 Juni	151
1 Jan.	107¾	2 Juli	82⅝	4 Jan.	128	2 Juli	121¼	3 Jan.	111	1 Juli	155½
1 Febr.	111¼	1 Aug.	84¼	1 Febr.	124¼	3 Aug.	123¾	1 Febr.	113	2 Aug.	156½
5 Mrz.	112	1 Spt.	87⅝	1 Mrz.	149⅜	1 Spt.	120½	1 Mrz.	110½	1 Spt.	162
1 Apr.	114	3 Oct.	87	2 Apr.	151	1 Oct.	115	3 Apr.	112	1 Oct.	156
1 Mai	114¾	4 Nov.	84⅞	3 Mai	147¾	2 Nov.	110	2 Mai	112½	2 Nov.	157½
1 Juni	110½	1 Dec.	86½	2 Juni	143¼	1 Dec.	110	1 Juni	115	3 Dec.	157

Wien-Raab (früher Wien-Gloggnitz).

1853.		1853.		1854.		1854.		1855.		1855.	
3 Jan.	156	1 Juli	170	2 Jan.	174						
1 Febr.	160	3 Aug.	173								
1 Mrz.	155½	1 Spt.	171								
5 Apr.	156	4 Oct.	163								
2 Mai	156	2 Nov.	158½								
1 Juni	157½	1 Dec.	165								

№ 48. Wilhelmsbahn.

1844.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
		2 Jan.	101	4 Jan.	72	17 Jan.	63	7 Jan.	87	2 Jan.	186
		2 Febr.	99	Febr.	—	26 Febr.	65	2 Febr.	88½	3 Febr.	160½
23 Mrz.	111½	2 Mrz.	93	17 Mrz.	51	14 Mrz.	66	1 Mrz.	108		
20 Apr.	109½	1 Apr.	90	Apr.	—	5 Apr.	66	1 Apr.	125¼		
7 Mai	118⅚	1 Mai	92⅞	Mai	—	1 Mai	71¾	1 Mai	124		
3 Juni	121½	1 Juni	90½	Juni	—	Juni	—	1 Juni	134		
2 Juli	112	1 Juli	86	Juli	—	1 Juli	70¾	1 Juli	138¼		
1 Aug.	103	1 Aug.	84	2 Aug.	45	2 Aug.	71½	3 Aug.	136½		
3 Spt.	102	1 Spt.	80	Spt.	—	5 Spt.	82½	2 Spt.	136		
1 Oct.	102½	1 Oct.	70	Oct.	—	8 Oct.	83¼	1 Oct.	143½		
1 Nov.	99	2 Nov.	71	Nov.	—	Nov.	—	1 Nov.	145		
2 Dec.	101	1 Dec.	71	20 Dec.	46	Dec.	—	1 Dec.	167		

1845.		1847.		1849.		1851.		1853.		1855.	
3 Jan.	105½	2 Jan.	82½	Jan.	—	2 Jan.	78	3 Jan.	172½		
3 Febr.	106¼	1 Febr.	84½	Febr.	—	11 Febr.	80¾	2 Febr.	177		
3 Mrz.	117¼	1 Mrz.	87½	1 Mrz.	48	14 Mrz.	76½	2 Mrz.	213½		
1 Apr.	115¼	1 Apr.	89	Apr.	—	4 Apr.	75½	1 Apr.	208		
2 Mai	114½	1 Mai	86¼	Mai	—	3 Mai	74	2 Mai	208		
3 Juni	111¼	1 Juni	87	1 Juni	48	11 Juni	74	1 Juni	199		
1 Juli	111¼	1 Juli	86½	3 Juli	60	1 Juli	82½	2 Juli	196		
1 Aug.	110½	9 Aug.	84	11 Aug.	61	1 Aug.	87½	1 Aug.	210		
1 Spt.	112	7 Spt.	80	13 Spt.	57	2 Spt.	86	1 Spt.	212		
1 Oct.	109½	6 Oct.	75	Oct.	—	3 Oct.	83	1 Oct.	200		
1 Nov.	104½	Nov.	—	Nov.	—	8 Nov.	79	1 Nov.	185½		
1 Dec.	102½	13 Dec.	71	11 Dec.	64	1 Dec.	85¼	1 Dec.	192		

Druck von J. F. Fischer's Buchdruckerei in Leipzig.

[illegible]